



Новыми
успехами
в укреплении
экономического
и оборонного
могущества
Родины
встречают
советские
люди
великий
праздник
Октября

За рулём 11

• **Q. Farmer.**

**11
НОЯБРЬ
1973**

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ
ЖУРНАЛ
ОРДЕНА
КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОСААФ СССР
ИЗДАТСЯ С 1978 ГОДА

В НОМЕРЕ:

Встреча праздничного Октября	1
Водитель бронетранспортера — о себе, о службе, о товарищах	2
Городской учебный пункт	4
Первый советский автомобиль	6
В помощь учебным организациям ДОСААФ	8
Новости, события, факты	9
Рабочее место водителя	10
Перед спартакиадным годом	12
В «Клубе «Автомобиль»: необходимые сведения об аккумуляторе и советы владельцам «жигулей»	14
Киевские мотоциклы вчера и сегодня	17
Пятилетка МАЗа	18
Снегоход пошел в серию	21
Советские спортсмены за рубежом	22
«Зеленая волна»	24
В мире моторов	32
От первой гонки моторов до стартов миллионов	34
Для вас и вашей машины	36
Советы бывалых	37
Справочная служба	38
Спортивный глобус	39

На вкладке —
автомобиль-тягач МАЗ-515Б

На первой странице обложки:
автопоезда КамАЗ на испытаниях; воины-водители совершенствуют мастерство; мотокроссмены взяли старт; «молосовики» готовы к отправке в АЗЛК — фото Ю. Андрианова, В. Ширшова, Б. Ушмайкина

Издательство ДОСААФ, Москва



«За рулем», 1973 г.

ЛЕНИНСКИМ КУРСОМ

У каждого Октябрьского праздника — свои приметы, свои неповторимые черты. Пятьдесят шестую годовщину великой революции наш рабочий класс, колхозное крестьянство, интеллигенция, советские воины, члены многомиллионного Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту отмечают в обстановке политического и трудового подъема, еще и еще раз демонстрируя свою монолитную сплоченность вокруг Коммунистической партии, ее ленинского Центрального Комитета.

Нынешний год отмечен событиями исторической важности, крупными успехами Советского Союза и стран социалистического лагеря в укреплении мира между народами, оздоровлении политического климата планеты. Огромную роль в этом сыграли визиты товарища Л. И. Брежнева в Польшу, ГДР, ФРГ, Соединенные Штаты Америки и Францию, итоги которых получили горячее одобрение миллионов людей всех континентов. Во время этих визитов еще раз со всей очевидностью была продемонстрирована миролюбивая политика СССР, принципы которой разработаны великим Лениным.

Нынешний, решающий год пятилетки знаменателен широчайшим размахом все-народного социалистического соревнования, дальнейшим ростом творческой активности масс в борьбе за осуществление решений XXIV съезда КПСС.

Наивысшего накала соревнование достигло в дни предоктябрьской ударной вахты. У станков и в забоях, на новостройках и у доменных печей, на полях и фермах, за рулем автомобиля и трактора, за штурвалом комбайна — всюду труженики промышленности, сельского хозяйства, транспорта показывают свою волю и решимость неустанно крепить экономическую и оборонную мощь социалистической Родины.

Отрадно отметить, что среди отраслей народного хозяйства, перевыполнивших плановые задания, добившихся наиболее высокого прироста производства, достойное место занимает автомобильная промышленность — одна из самых развитых отраслей машиностроения. Довести к концу пятилетки годовой выпуск автомобилей до 2100 тысяч — задача, поставленная в Директивах XXIV съезда КПСС, стала непреложным законом для автомобилестроителей. И они с честью ее выполняют.

Красноречивы данные ЦСУ СССР. Только за первое полугодие, перекрыв плановые задания по реализации продукции, объему производства и производительности труда, работники автомобильной промышленности выпустили 774,7 тысячи машин, что составляет 118 процентов к этому же периоду 1972 года. С конвейеров наших заводов ежедневно сходит более 4000 автомобилей! За шесть месяцев для автотранспортных предприятий изготовлено свыше 309 тысяч грузовиков, 28 тысяч автобусов. Особенно высокие темпы набирает производство легковых автомобилей. Их выпущено 437,3 тысячи — это 130 процентов к первому полугодью 1972 года.

Люди старшего поколения не забыли 7-ю годовщину Октября, когда по Красной площади прошли первые десять советских грузовиков. Как же далеко вперед мы шагнули с тех пор! Современное автомобильное производство характеризуется не только размахом, но и высокой технической оснащенностью, культурой труда, совершенствованием организации управления.

Добрые плоды приносит социалистическое соревнование на предприятиях автотранспорта общего пользования. За истекшее полугодие ими перевезено 2206 тысяч тонн, все более широкое применение получают прогрессивные методы труда, снижается удельный вес порожних пробегов. Объем централизованных перевозок увеличился по сравнению с первой половиной прошлого года на 14 процентов. Это многие десятки тысяч тонн народнохозяйственных грузов.

Мирный созидательный труд советских людей надежно охраняют наши славные Вооруженные Силы. Руководствуясь ленинскими заветами, партия проявляет постоянную заботу о том, чтобы армия и флот были оснащены первоклассной техникой, находились в полной боевой готовности. Советские воины настойчиво совершенствуют боевое мастерство, овладевают грозным оружием. Они достойно выполняют свой патристический и интернациональный долг, зорко стоят на страже завоеваний Октября.

В укреплении оборонного могущества Родины принимает участие весь наш народ. Велика роль в решении этой задачи Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Благодаря широкому размаху социалистического соревнования Общество в этом году выросло численно, окрепло организационно, улучшило всю военно-патристическую деятельность. Сделан новый шаг в повышении качества подготовки будущих воинов-водителей, как того требует Закон о всеобщей воинской обязанности. Растут массовые военно-технические виды спорта, результаты во внутрисоюзных и между-народных состязаниях. Успехам способствовало совершенствование материально-технической базы учебных и спортивных организаций. Только в этом году введены в строй десятки учебных зданий, автодромов, гаражей, спортивных сооружений, наши автомотоклубы все больше получают новых автомобилей, другого оборудования, оснащаются техническими средствами обучения. Повсеместно повысилось внимание к организации воспитательной работы среди призывников в автомотоклубах и на учебных пунктах.

Успехи радуют. Они создают хорошее, праздничное настроение. Однако, как всегда в дни революционных торжеств, по завещанной В. И. Лениным традиции советские люди не только подводят итоги сделанного, но и сосредотачивают внимание на том, чего предстоит достичь. Сейчас все их дела и помыслы направлены на то, чтобы достойно завершить третий, решающий год пятилетки, внедрить в жизнь программы коммунистического строительства.

БИБЛИОТЕКА
№ 101
Первомайского района

БИБЛИОТЕКА
№ 1.1
Издательский проезд, 2а



А. ЯЗЕВ,
гвардии сержант,
водитель бронетранспортера

Я ТВОЙ, ОТЧИЗНА, ВОИН!

В осенние дни этого года воины гвардейской мотострелковой Таманской Краснознаменной, ордена Суворова дивизии имени М. И. Калинина, в которой мне выпала честь служить, готовились к очередному военному параду войск столичного гарнизона. Мы горды тем, что именно нашему прославленному соединению снова предоставлено почетное право открыть на параде в честь 56-й годовщины Великого Октября торжественный марш механизированных колонн.

Мы представляли себе, как это будет. Вспыхнут алыми кострами октябрьские знамена, Москва засияет праздничными красками. По исторической брусчатке главной площади страны вслед за колоннами воинов пойдет грозная боевая техника.

И каждый из тех, кто поведет боевые машины, кто примет участие в этом торжественном марше, мысли и взоры обратит к Мавзолею Ильича, представит первый в истории Советского государства военный парад, который принимал в мае 1918 года В. И. Ленин.

Вождь революции не раз выступал перед воинами на Красной площади. Ленинские слова, обращенные к бойцам, командирам и политработникам, звали учиться военному делу настоящим образом, не щадить ни сил, ни самой жизни для защиты социалистической Родины. Этот ленинский завет свято выполнили наши деды и отцы. Их дело продолжаем мы — наследники боевой славы старших поколений.

Участники нынешнего, 101-го парада — это солдаты, сержанты, офицеры, отличившиеся в ратной учебе, на повседнев-

ных полевых занятиях, в походах и маневрах. Напряженным, заполненным до предела боевой учебой был этот год и для нашего подразделения. Перебираю в памяти недавние выходы в поле.

...Раннее утро. Вдали — лес по-осеннему в багряно-желтом наряде, перед ним холмики, редкий туман над лощинами, ближе — полоска рыжих кустарников: здесь мы, солдаты, сержанты, офицеры подразделения должны разыгрывать наступательный бой. Старший лейтенант Николай Андреевич Лысенко проходит вдоль строя, придирчиво проверяет состояние техники, оружия. Затем следует вводная. Внимательно слушаем командира, стараемся уяснить задачу. Мы, водители БТР, понимаем: от нас, нашего умения, подготовки во многом зависит успех «боя».

— По машинам! — командует офицер.

Я первым опускаюсь в люк. Автоматчики занимают места в десантном отделении.

— Вперед!

Веду бронетранспортер по заданным ориентирам. Лощина, за ней высотка. Что там мелькнуло? Мишень? И в этот миг разом ударили автоматы с левого борта, запахло пороховым дымом. По приказу командира делаю короткую остановку, солдаты спешиваются — у них своя задача. Теперь — скорее машину в укрытие, вести наблюдение, скрытно маневрировать. Наводчик рядовой Владимир Гайнов припал к окуляру — ищет цель.

Веду БТР плавно, чтобы Гайнов навел как можно точнее. Раздается очередь: надо мной гудко грохочет пулемет.

— Цель поражена, — докладывает Владимир.

В тот раз наш взвод получил хорошую оценку по огневой подготовке. Командир объявил отличившимся благодарностью.

Самый что ни на есть обыкновенный день в солдатских буднях. А сколько их! Полигон, соседний танкодром, поле — наши постоянные учебные классы. И чем ближе к реальной боевой обстановке задачи, тем они сложнее. Ведь к чему мы себя готовим? К преодолению трудностей, которые неизбежны в несении службы по защите Родины.

Можно сказать: международная обстановка разряжается, Центральный Комитет партии и Советское правительство принимают все меры к тому, чтобы не было войн, чтобы всегда был мир на земле. Зачем же сейчас говорить о бое? Отвечу, как думаю я, как думаю мои товарищи по службе, миллионы людей: мир нельзя сохранить без зоркой бдительности и высокой боевой готовности Вооруженных Сил и всего народа.

Мне хочется привести одно место из партийно-правительственного документа об итогах визита Л. И. Брежнева в Соединенные Штаты Америки:

«Политбюро ЦК КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР заявляют, что Советский Союз будет и впредь последовательно идти путем, указанным XXIV съездом КПСС. Мы будем и далее укреплять отношения с нашими друзьями и союзниками — со странами социалистического содружества. Мы будем развивать связи и контакты со странами, освободившимися от колониального ига, оказывать помощь всем народам, борющимся за мир, национальное освобождение, демократию и социализм. Советский Союз, как и прежде, будет давать решительный отпор любым проявлениям агрессивных империалистических сил».

Чтобы к такому отпору быть готовым, надо сохранять и укреплять мощь армии и флота. А она зависит от каждого гражданина, особенно от тех, кто носит военную форму. Потому-то мы, советские солдаты, не жалея сил, стараемся отлично овладеть оружием и боевой техникой. Моя боевая машина — бронетранспортер. Сильная, выносливая, хорошо вооруженная, маневренная, всегда готовая доставить мотострелков в любое место, поддержать их в бою своим огнем. Можно себе представить, насколько ответственно, значительна роль водителя бронетранспортера!

Подразделение, в котором я служу, завоевало звание отличного. Не день, не месяц потребовались, чтобы заслужить столь высокую оценку. А теперь надо удержать завоеванный в поте лица рубеж. И я твердо уверен: мы удержим его, потому что в авангарде идут коммунисты, комсомольцы — передовой отряд воинов.

Часто утро встречаю в парке. Распахиваются ворота боксов, машины одна за другой выходят на асфальтированную площадку. Водители уже в комбинезонах, вылезают из люков, раскладывают на брезенте инструмент. Вижу, рядовой Александр Соколов подошел к рядовому Василию Рудневу; о чем-то переговарив, оба идут к машине Соколова. Понятно: решили работать сообща. Правильно решили. Вдвоем они быстрее обслужат машины. Вот Виктору Подуш-

кину одному будет трудно. Водитель он молодой, опыта и сноровки маловато, но ему поможет рядовой Геннадий Вдовин. Мы с ним одного призыва. Геннадий из Горьковской области, специальность шофера получил в Сергачском автомотоклубе ДОСААФ, там он хорошо учился. Теперь отличник боевой и политической подготовки, любит и знает технику. Хватка у него во всем, должно быть, наследственная. Старший Вдовин — отец Геннадия — водитель первого класса, прошел две войны, финскую и Отечественную. В последнюю был механиком-водителем танка. Так что сыну есть с кого брать пример.

Бронетранспортер, как известно, предназначен для боя. Уже в первые месяцы службы мы уяснили специфику работы водителя БТР. Она резко отличается от условий работы шоферов в народном хозяйстве, да и армейских транспортников тоже. Иной раз машины по несколько дней не выходят из парка. Кажется, достаточно времени закончить обслуживание. Но зампотех капитан Валерий Николаевич Доронченко всякий раз найдет, что и где надо подтянуть, отрегулировать. Целесообразность такой проверки он непременно подтвердит примером из жизни, учебы. Мы и сами убедились, что нерадивый или недостаточно сознательный водитель может крепко подвести все подразделение.

Боеготовности! Какое емкое слово. Оно вобрало в себя все стороны солдатской жизни. И потому занятия в классах технической подготовки, в поле, все многообразные формы политико-воспитательной работы являются как бы составными частями главного — боеготовности. Водитель занят не только своей машиной, он изучает средства связи, обязан владеть всеми видами стрелкового оружия, в том числе и пулеметом, который есть на бронетранспортере. Он должен с полуслова понимать команды наводчика и самостоятельно решать тактические задачи, быть находчивым, ибо промедление, как говорят, смерти подобно.

В учебном бою могут быть «потери». Допустим, «вышел из строя» лишь водитель, а БТР в исправности. Кто его поведет? Во-первых, командир машины; кроме него обучены вождению стрелок или гранатометчик. Взаимозаменяемость — также важный элемент боеготовности, войсковое товарищество. Поэтому-то освоение смежных специальностей — одно из основных наших социалистических обязательств.

Мы, водители, соревнуемся и за бережение техники, экономию горючего. Каждый стремится повысить классность. Для этого у нас есть все условия: замечательная материально-техническая база, опытные командиры.

Мы, молодежь, не знавшая войны, учимся мужеству и стойкости у старших. В нашей дивизии заведен такой порядок: солдату, отличившемуся на больших учениях, вручают листок-благодарность с портретом и описанием подвига одного из Героев Советского Союза, участвовавших в Отечественной войне в составе соединения. Уволился солдат в запас, а листок всю жизнь будет ему напоминать о товарищах, о службе в нашей прославленной гвардейской Таманской.

О дивизии написаны книги. Документы и реликвии в музее боевой славы, в нашей ленинской комнате рассказывают о подвигах воинов-таманцев. Гордостью

наполняются наши сердца, когда мы узнаем на политзанятиях о стойкости солдат дивизии. А сколько было волнующих встреч с ветеранами войны, трудящимися тех городов, которые освободила от оккупантов наша часть. Как дорогих гостей встречали мы Героев Советского Союза бывшего командира дивизии полковника Александра Борисовича Казаева, полковника Михаила Поликарповича Епишкина, старшего сержанта Романа Алексеевича Королева. Их рассказы как бы приблизили минувшее, и в который раз ратные подвиги отцов напомнили о том, где, в какой части мы служим.

Незабываемые впечатления остались у воинов и от встречи с победителями VI Московского городского слета участников похода комсомольцев и молодежи столицы по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Мне тогда выпала высокая честь — доставить на бронетранспортере зажатый от вечного огня у могилы Неизвестного солдата факел и знамя Московской городской организации ВЛКСМ на место слета. Что я чувствовал в те недолгие минуты, пока стоял на площади 50-летия Октября?

Вспомнил своего отца Ефима Емельяновича, ветерана войны, подумал о его сверстниках, земляках, не вернувшихся с фронта. Я думал о них и думал о Неизвестном солдате, у могилы которого всплскивалось на ветру пламя вечного огня. Кто он, этот славный воин? Им мог оказаться каждый. Он — символ всех бесчисленных подвигов советских людей в годы войны, символ всех безымянных героев. Ценой своей жизни он спас свою Советскую Родину, спас от фашистской чумы все человечество.

Мысли снова переносятся к моим сверстникам, сослуживцам. Что унаследовали мы от поколения отцов? Самое лучшее: любовь к Родине, уверенность в своих силах, увлеченность тем делом, которое доверила нам страна.

Много еще о чем я передумал тогда. И родительский дом вспомнился, и школа, и Собинский автомотоклуб ДОСААФ на родной Владимирщине, который открыл мне путь к освоению мотора, автомобиля. Благодаря этому и появилась возможность управлять боевой машиной, которую люблю и которой горжусь.

Когда мы вернулись в подразделение, нас ждал сюрприз: в гости приехали бывшие воины сержанты запаса Владимир Блинов, Николай Кануников, рядовой Владимир Иванов — все водители. И надо было видеть, с каким радушием, вниманием их тут принимали! Расспросы, воспоминания. Ребята рассказали о своей жизни, о работе, и в разговоре нетрудно было угадать общее мнение: армия для них стала хорошей школой.

И на себе это каждый из нас испытывает. За полтора года службы я не только, выражаясь официальным языком, повысил технические знания, но и стал собраннее, крепче физически, расширил свой общий кругозор.

Скоро наступит время, когда солдаты моего года призыва уйдут в запас, разьедутся по городам и селам, встанут на трудовую вахту. На смену нам придет новое пополнение.

По долгу службы мне приходится заниматься с водителями-новичками. Ребята, конечно, разные. Но закономер-

ность одна: кто до призыва обучался в досафовских автомотоклубах, получил начальную военную подготовку, привык к дисциплине, у того дела идут лучше с первых же дней армейской жизни. Отсюда совет: надо готовить себя к службе до призыва, глубже изучать автомобильную технику, особенно системы питания, электрооборудования, не забывать и о физической подготовке. Старательному, дисциплинированному человеку и первые дни службы не будут в тягость.

Конечно, обрести понятие о долге новобранцам помогают личным примером командиры, такие опытные офицеры-воспитатели и знающие специалисты, как наш зампотех капитан Доронченко. Он всегда среди солдат. Сколько ему пришлось повозиться и с нами, пока не довел каждого «до кондиции». Он умеет и потребовать и ободрить.

Военный водитель непременно, с первого дня ощутит на себе силу армейского коллектива и товарищескую поддержку. Один за всех, все — за одного — это у нас не лозунг, а норма взаимоотношений, без солдатского товарищества нельзя.

Был со мной один случай. Первый раз самостоятельно выехал на полевые учения. Зима, мороз. Двое суток стояли в обороне, машина промерзла. Поступил приказ на марш, а я ее не заведу: посадил аккумуляторы, пока пускал подогреватель. Растерялся, конечно, прямо отчаяние охватило. Спасибо опытному водителю Николаю Лукашову: подсказал, что делать. Взяли его аккумулятор, завели машину, а там уж мой сам зарядился от генератора.

Примеров взаимовыручки, товарищеской заботы мог бы привести немало. Армия — это молодые граждане нашей страны, вооруженные ее защитники. Широк круг интересов, смелы планы на будущее у советских солдат. Я уже говорил, что армия — школа воспитания, формирования характеров. Особенно здесь проявляется забота о политическом и духовном развитии солдат. Кино, концерты, коллективные посещения театров, лекции. Есть у нас и свои певцы, музыканты, танцоры. Мы проводим диспуты о книгах, кинофильмах. Не забываются при этом и профессиональные интересы. Бывают у нас технические конференции. Для водителей организуются встречи с работниками Госавтоинспекции. Имеем широкие возможности повышать общеобразовательный уровень. Словом, жизнь кипит.

...Вечер. Отдыхают воины. Пишут домой письма, сидят у телевизора или говорят о жизни. Бывают такие минуты, когда просто тянет на откровенный разговор. Собираются мои товарищи у казармы, а нередко и в нашем кафе «Уют». Идет непринужденная беседа. Вспоминают солдаты дом, девочек, кое-кто жен — есть среди нас и люди семейные. А когда на исходе второй год службы, можно подумать и о трудоустройстве. Моих коллег — водителей очень интересуют большие стройки на востоке страны, да на любом предприятии воина, ушедшего в запас, примут с распростертыми объятиями. Закаленным службой, им есть где приложить свою энергию и умение. И, прислушиваясь к беседам товарищей, я вижу благородство их помыслов, искреннее желание посвятить свою жизнь самоотверженному труду на благо Родины.

ПО ЗАКОНУ О ВСЕОБЩЕЙ ВОИНСКОЙ

Упругий степной ветер гнет верхушки молодых тополей, но деревца, так заботливо посаженные прошлой осенью, уже окрепли, набрали силу. И нипочем им теперь ни лютые зимние метели, ни палящие лучи июльского солнца. Словно солдаты на боевом смотре, стоят они в сквере молодого целинного города Степногорска. Тополиный сквер носит название «Будущий воин». Его zaloжили призывники.

Теперь зарождается своего рода традиция: юноши, начинающие занятия на военно-учебном пункте, приходят сюда строем, проводят первый сбор, дают обещание готовиться к военной службе добросовестно и старательно. Пройдет время. Вытанутся, разрастутся деревья. Но еще быстрее окрепнут, возмужают, надев солдатскую форму, сегодняшние призывники. Служба в армии станет для них школой на всю жизнь.

Аллея будущего воина символизирует молодость. Однако и весь Степногорск — город, можно сказать, молодежный. Большой процент среди населения — юноши допризывного и призывного возраста. Поэтому городской комитет партии, горкомы ВЛКСМ и ДОСААФ уделяют юношеству самое пристальное внимание. На высоте здесь и подготовка молодежи к воинской службе.

Мы на городском учебном пункте. Он создан по решению исполкома горсовета именно в масштабе города — с тем чтобы охватить военно-техническим обучением как можно больше призывников — производственников, учащихся местного профтехучилища, школьников старших классов. Начальник учебного пункта капитан запаса Валерьян Кондратьевич Козлов показывает свои «владения». Это несколько помещений площадью свыше 500 квадратных метров — учебные классы, военный кабинет, ленинская комната, библиотека, кабинет гражданской обороны.

Знакомясь с хозяйством учебного пункта, невольно думаешь: как часто в разговорах на эту тему приходится слышать жалобы — не хватает того, сего. Жалобы на то, что дело не идет из-за отсутствия надлежащей материально-технической базы, зачастую справедливы. Но нередко ими просто пытаются оправдать инертность, равнодушие к порученному делу. В Степногорске никаких сетований на «нехватку» слышать не пришлось. Кроме кабинетов и классов мне показали еще одно помещение, с прозвучавшей табличкой «Склад». Открыли дверь — там радиостанции, учебное

оружие, топографические карты, планшеты, спортивный инвентарь, костюмы, ботинки, береты — здесь даже введена единая форма одежды.

Словом, у степногорского учебного пункта есть все, чтобы дать будущему воину прочные начальные военно-технические знания. И обучают юношей со знанием дела.

— Этот год, как, впрочем, и предыдущий, порадовал нас хорошими результатами, — рассказывает В. К. Козлов. — Пятнадцать призывникам присвоили звание «Отличник учебного пункта», вручили соответствующие значки и удостоверения. Два взвода награждены переходящими призами. Шестьдесят ребят успешно сдали все зачеты по автоделу и получили удостоверения шофера третьего класса. Должное за это надо воздать всем: командно-инструкторскому составу, руководителям предприятий, низовым организациям ДОСААФ.

Да, нелегкое дело подготовить ребят к службе в армии. И знания дать и закалить физически. Тем приятнее отметить: «нелегкое дело» идет хорошо главным образом потому, что наставники здесь опытные, авторитетные. Назовем лейтенанта запаса Виктора Сахнова, его коллег Олега Копылова, Романа Стирановского, Анатолия Лубнина, Валерия Блиновских, Валентина Железнякова. И конечно же, отметим начальника пункта В. К. Козлова и его заместителя по воспитательной работе старшего сержанта запаса Г. Г. Штундера. Все они, не жалея личного вре-

мени — учебный пункт ведь работает на общественных началах, — отдают свои силы и знания подготовке ребят к службе в армии.

Профиль военно-технической подготовки призывников, распорядок занятий, круг обязанностей командно-инструкторского состава определены Положением об учебном пункте. В нем учтены местные условия и возможности. Нынешний учебный год только начался, поэтому посмотрим, как было организовано дело в прошлом году, по итогам которого пункт был награжден грамотой Военного Совета Среднеазиатского военного округа.

Занятия начались в первых днях октября. К тому времени были назначены командиры взводов и отделений, утверждены планы политико-воспитательной, методической, спортивно-массовой работы. Всего было укомплектовано пять взводов.

Главная забота — обеспечить высокое качество обучения, привить юношам любовь к оружию, к технике. Программа обучения будущих воинов без отрыва от производства напряженная: они должны уяснить структуру Советских Вооруженных Сил, их характер и особенности, основные требования призыва и воинских уставов, освоить действия солдата в бою, устройство стрелкового оружия, получить практику в стрельбе, отработать первоначальные строевые приемы.

Для ознакомления с автотехникой отводится 40 часов. Но в Степногорске решили подготовить две группы



В классе для занятий по автоделу.

Фото автора

(это два взвода) шоферов-профессионалов по 860-часовой программе. База для этого подходящая: хорошо оборудованные классы с разрезными агрегатами, механизмами и другими наглядными пособиями в городском учебном комбинате, который работает в контакте с учебным пунктом.

В процессе обучения широко используются диафильмы, кинофильмы. Практические занятия по вождению проводятся на автодроме и на проселочных дорогах с учетом требований, предъявляемых к военному водителю. Для этой цели предприятия города выделили восемь машин. Лабораторно-практические занятия и занятия по техническому обслуживанию организованы непосредственно в автохозяйствах под руководством преподавателей. Попутно курсанты получают квалифицированную помощь от работников автохозяйств.

В тесном сочетании с обучением молодежи военно-техническим специальностям проводится работа по патриотическому воспитанию и физической подготовке. Программа обширна и разнообразна. Если оперировать цифрами, то можно привести следующие данные. За учебный период прочитано четырнадцать лекций и докладов, проведено пятнадцать бесед и диспутов на тему «В жизни всегда есть место подвигу», состоялось семь встреч с ветеранами Великой Отечественной войны; подготовлено семь передач радиожурнала «Патриот». Традицией стали торжественные проводы юношей в ряды Советской Армии. Два раза в месяц в городском клубе устраиваются просмотры военно-патриотических фильмов.

И еще об одной традиции: завершается каждый учебный год шестидневными военно-спортивными сборами. Ранние подъемы по тревоге, составление топографических карт, военные игры, несение караульной и внутренней службы — быт, близкий к армейскому, закаляет ребят.

Последний день занятий завершается торжественно: одетые в единую форму, стройными рядами взвод за взводом шагают юноши под звуки марша через центральную площадь города. А потом начинается большой спортивный праздник. На городском стадионе проходят соревнования по военно-прикладным видам спорта, многоборью ГТО.

План физподготовки согласован с городским комитетом по физкультуре и спорту. Для занятий используются спортивные залы профтехучилища, детской спортшколы, городской стадион. Как гласит официальная справка, в результате систематических тренировочных занятий, проведенных спартакиад и соревнований по физической подготовке и стрелковому спорту за учебный период подготовлено 98 процентов значкистов ГТО.

Уезжая из Степногорска, я занес в блокнот слова ленинского завета, начертанные на стенде в военном кабинете: «Учиться военному делу настоящим образом». Завет вождя претворяется здесь в жизнь точно.

И. БУТИН,
спецкор «За рулем»

Целиноградская область,
г. Степногорск

19 ноября — День ракетных войск и артиллерии



У этого праздника славная история. Он вошел в нашу жизнь тридцать один год назад вместе с победными артиллерийскими залпами начавшегося 19 ноября 1942 года решительного контрнаступления советских войск под Сталинградом.

Ныне новые поколения воинов — артиллеристов и ракетчиков — свято берегут и умножают боевые традиции своих отцов. Среди классных специалистов, отличников боевой и политической подготовки — водители мощных гусеничных и колесных тягачей. Большинство из них первые водительские навыки получили в организациях ДОСААФ.

На снимке: ракетная установка вышла в заданный район.

Фото Е. Удовиченко

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ

Над Красной площадью — рокот моторов. Он неторопливо растекался под низким потолком серых октябрьских туч, перекатывался от Кремлевской стены к ГУМу, застрелял в узком проезде Иверских ворот и отступал к Василию Блаженному, чтобы новой волной набежать на площадь. Сизая дымка выхлопа, смешавшись с осенним туманом, окутала Исторический музей.

А по краям площади — длиннополые шинели, нзд ними — островерхие буденовки. Руки, вскинутые к козырькам. Перед глазами этих людей — радостными, сияющими, торжествующими — по маслянисто отсвечивающей от дождя брусчатке движутся танки, броневики, грузовые автомобили. Это парад автоброневых частей молодой республики Советов. Проходят пестрые от камуфляжа «уайты» и «гарфорды», «остины» и «рено». Эти машины построены не у нас, они отбиты у интервентов, белогвардейцев и, восстановленные руками рабочих АМО, «Промброни» и других заводов, стали частью Вооруженных Сил РСФСР. 8 октября 1922 года они прошли парадом по Красной площади.

Когда на площади появляются танки, председатель ВЦИК РСФСР М. И. Калинин обращается к стоящему тут же в открытом сером автомобиле К. Е. Ворошилову:

— Это мы в Крыму взяли!

— Да, Михаил Иванович, — откликается он, — пять штук взяли.

Оба молчат, но им уже, наверное, видятся танки и автомобили, построенные не иноземными, а советскими заводами. Первые боевые гусеничные машины два года назад выпустил Сормоовский завод. А автомобили! Да вот он, тут — первый советский автомобиль. Лишь вчера собрали его на 1-м Броне-танко-ремонтном заводе в Филях. Сегодня утром на торжественном митинге рабочие вручили любовно отделанную машину все-российскому старосте. Прямо с 1-го БТАЗа приехал он на ней сюда принимать парад. Первая ласточка. Вслед за ней к концу месяца появятся еще четыре. А потом... потом наконец можно будет поставить крест на восстановительном ремонте автомобильного старья. Том самом, каким занимаются сейчас на АМО, на бывшем заводе Лебедева в Ярославле, на «Русском Рено» в Рыбин-

ске. И развернуть свое, современное автостроение.

...Перед Петром Петровичем ДЕСНИЦКИМ, в прошлом рабочим 1-го БТАЗа, — старые фотографии, документы, пожелтевшие газеты, одна из которых — «Известия» за 10 октября 1922 года — рассказала об этом событии.

— Предприятие, где я работал, — вспоминает ветеран труда, — ведет происхождение от Русско-Балтийского вагонного завода в Риге, который с девяносто девятого года строил автомобили. Летом пятнадцатого года линия фронта приблизилась к Риге, и завод эвакуировали. Часть его перебазировалась в Питер, некоторые цехи — в Тверь.

Автомобильное же отделение переехало под Москву, в Фили. На его базе в шестнадцатом году началось сооружение завода, который должен был выпускать полторы тысячи «руссобалтов» в год. Но расчеты остались расчетами. Когда началась Октябрьская революция, в Филях стояли недостроенные корпуса, еще не застекленные, а на складах находилась часть станков и заказанные в Твери 300 комплектов поковок и литья для первой партии автомобилей.

Русско-Балтийский завод в Филях 19 февраля 1919 года стал народным достоянием — был национализирован. Надо было закончить его строительство и оборудование. К концу года в механической мастерской находились уже 474 станка, и мы начали ремонт авиационных моторов, броневигов, грузовых автомобилей.

Почему я говорю «мы»? Потому, что в том, 1919 году пришел на этот завод. Меня привел туда отец, который некоторое время работал на «Руссобалте» в

Риге, а после Октябрьской революции поступил на филевский завод. В Риге отец оставался недолго, как, впрочем, и на других предприятиях — в Москве, Питере, Твери. Виной тому — «волчий билет», полученный им за участие в революции 1905 года. Только устроится на работу — а был он неплохим столяром, — поработает несколько месяцев, как его вызывают в контору. И дают расчет — пришли бумаги, свидетельствующие о неблагонадежности. Так и кочевала вся наша семья вслед за отцом из города в город.

После Октября отец вернулся на завод, который считал родным. Поступил туда и я — молодой парень, комсомолец — вот поглядите на фотографию. Рабочих тогда на филевском «Руссобалте» было немного, человек триста, и среди них — около сотни комсомольцев. Выбрали они меня комсбормом.

Наш 1-й Броне-танко-ремонтный завод, как его стали называть, помимо основной работы по ремонту автоброневой техники для Красной Армии вел подготовку к собственному производству автомобилей. К концу августа 1921 года у нас в цехах уже 196 станков находились в рабочем состоянии. Кроме того, действовала кузница, термическое отделение, инструментальный цех. Построили пять километров железнодорожной ветки к заводу, пустили в ход локомотив с динамомашиной, которая давала электроэнергию в цехи. Словом, поне-многу поставили бывший «Руссобалт» на ноги. А одновременно мы мало-помалу вели изготовление автомобильных деталей — шестерен, валов, радиаторов, рам, колес. К концу лета 1921 года уже завершили 57 процентов подготовитель-



ных работ к постройке первой партии машин.

Немного о самом автомобиле. Для производства взяли «Руссобалт» модели «С», который зарекомендовал себя в прошлом как хорошая штабная машина. Конструктивно он заметно отличался от своих собратьев дореволюционной постройки. Другими стали коробка передач, впускной коллектор, водяной насос, радиатор, колеса. Укоротили базу — изменили размеры лонжеронов рамы. В целом машина пережила второе рождение: возросла с 40 до 50 л. с. мощность, изменилась система смазки, появилось электрическое освещение, бампер. И, что на мой взгляд, да, собственно, и для всех старых руссобалтовцев очень важно (и этим мы весьма гордимся), — «все части сделаны из русских материалов русскими рабочими». Да, прямо так и писала газета «Известия» 10 октября 1922 года. Вот посмотрите — и заговорит такой: «Праздник первого автомобиля».

Для нас пасмурное утро 8 октября 1922 года было большим праздником. Накануне закончили сборку первой машины. Наша красавица стояла в сборочном цехе, увитая зеленью. Она сияла никелем радиатора и фар, серыми бочками кузова. На радиаторе — эмблема: меч, пересекающий зигзаг молнии. А кругом — ребята, которые строили, собирали эту машину. Маляр Краснов, любовно покрывавший кузов бесчисленными слоями грунтовки, краски. Неподалеку — М. Ефимов, И. Брюханов, комсомольцы А. Галкин, И. Мазилкин и А. Лавушкин, старший в бригаде сборщиков А. Эвель — те самые люди, которые колдовали над монтажом узлов машины.

Рядом с ними — высококвалифицированный специалист Иван Львович Степанов, ранее работавший на «Руссобалте» в Риге, слесари Богданов, Козлов. Я тоже принимал участие в сборке первого автомобиля — монтировал и налаживал электрооборудование.

Как сейчас вижу радостное лицо начальника завода Ивана Степановича Олейничука. В гражданскую он командовал бронепоездом, а в двадцать втором пришлось встать во главе автопроизводства. Вместе с начальником — озаченный Карл Оскарович Михель, технический руководитель завода, знающий специалист, умелый организатор. Эти люди хорошо видны на снимке (на второй странице обложки — ред.). За рулем машины — Олейничук, у правого крыла Михель. Рядом с Олейничуком — водитель А. Мячиков, коммунист, участник гражданской войны. Забегая вперед, скажу, что в большом Всероссийском испытательном пробеге 1923 года Мячиков вел один из двух «руссобалтов», построенных нашим заводом.

Все собрались у главного корпуса. Белая галерея, идущая вдоль сборочного цеха, была украшена зеленью, вывешены на ней лозунги, красные знамена. Все ждали прибытия Михаила Ивановича Калинина. Первый советский легковой автомобиль, построенный на 1-м БТАЗе, было решено преподнести ему в подарок. Он вскоре появился в сопровождении главнокомандующего вооруженными силами республики С. С. Каменева, К. Е. Ворошилова, представителей Моссовета. Среди гостей находился и Даниил Филиппович Будняк, слесарь Русско-Балтийского завода, выдвинутый на

должность руководителя Цугаза (Центрального управления государственных автозаводов).

Выступая на торжестве, Михаил Иванович Калинин высоко оценил успехи рабочих 1-го БТАЗа. Вот что он сказал:

— Товарищи, разрешите приветствовать вас, рабочих и технические силы, с выпуском 1-го советского автомобиля... Сегодня мы присутствуем на празднике зарождения технических сил России и моральной силы Красной Армии. Выпуск 1-го автомобиля пробивает первую брешь в нашей технически слабой стране. Одна ласточка весны не делает, и потому 1-ый выпущенный автомобиль должен явиться лишь звеном огромной цепи. Сегодняшнее торжество должно объединить рабочих, крестьян и честных интеллигентных тружеников в стремлении в наискратчайший срок пойти нога в ногу с новейшими достижениями западной и американской техники. Сегодня Советская Россия приступает к экономическому соревнованию с техникой, находящейся в руках капиталистов. Хватит ли у нас силы на это, как и 4 года назад? Можно с уверенностью сказать, что да, хватит.

Оптимизм Калинина, вера в наши силы, убежденность, что Страна Советов поставит на ноги свое автостроение, произвели глубокое впечатление на всех присутствующих.

Глядя на страницу «Известий», рассказывающую об этом памятном для меня событии, вчитываясь в строки речи Калинина, я снова и снова вспоминаю детали того памятного дня. Когда закончились приветственные речи, наш «Руссобалт» подвез к Калинину. После митинга Михаил Иванович прошел по цехам завода, осмотрел готовые детали для следующей партии автомобилей. Придирчиво осматривал их — ведь сам работал токарем. Особенно он интересовался тем, сколько деталей и какие изготовлены на заводе. Карбюратор, подшипники — заграничные, а вот все остальное сделано руками русских рабочих.

М. И. Калинин и К. Е. Ворошилов сели в автомобиль. За рулем — опытный водитель Мячиков. Советский «Руссобалт» в сопровождении длинной вереницы броневиков и легковых машин, отремонтированных нашим заводом, отправился на Красную площадь, где состоялся парад автоброневых частей.

Более полувека прошло со времени событий, о которых рассказывал Петр Петрович. Наша страна располагает сегодня современной автомобильной промышленностью, выпускающей в год более миллиона машин. Но начались они с той первой ласточки, как образно называл М. И. Калинин первый советский «Руссобалт». И не важно, что 1-й БТАЗ после постройки первой партии автомобилей переключился на другой вид продукции. Важно, что его коллективом был сделан почин, который впоследствии подхватил и развил завод АМО — ныне ЗИЛ. Машина с эмблемой 1-го БТАЗа явилась первым советским автомобилем, а грузовики АМО-Ф15 — первой серией, которая положила в 1924 году начало советскому автомобилестроению.

Беседу вел Л. Шугуров



Группа рабочих 1-го БТАЗа, принимавшая участие в сборке подаренного М. И. Калинину

Осень 1922 года. Первый советский легковой автомобиль в цехе 1-го БТАЗа. За рулем И. Л. Степанов, ветеран «Руссобалта», руководитель сборки. Слева от него — слесарь-сборщик Богданов.



«Первая ласточка» на Красной площади 8 октября 1922 года.

Шел 1944-й военный год. Под ударами советских войск один за другим рушились оборонительные рубежи гитлеровцев в Белоруссии. Ожесточенные бои уже шли в самом Минске, и надо было перерезать коммуникации, чтобы не дать отойти основным силам противника. По приказу командования группа бойцов 10-го гвардейского мотоциклетного батальона, в составе которой был младший сержант Иван Гловов, прорвалась в тыл противника и укрылась возле шоссе. И только показалась колонна грузовиков с отступающими гитлеровцами, как ее встретил бешеный автоматный огонь. В завязавшемся бою смело и дерзко действовал Гловов. Даже когда был ранен, он не оставил поля боя и вместе с товарищами не пропустил врага до тех пор, пока не подошло подкрепление.

В марте 1945 года во время боев в Восточной Померании Гловот отличился снова. На своем мотоцикле с двумя автоматчиками он проехал в город Шальсбюнде. Разведчики врасплох напали на гитлеровцев и сумели захватить в плен команданта города. А месяц спустя в разрезе вместе с товарищами Гловот разгромил вражескую колонну штабных машин, уничтожил более тридцати гитлеровцев и захватил важные документы.

За эти подвиги Иван Михайлович Глотов был награжден орденом Славы трех степеней.

Ветераны-фронтовики, удостоенные ордена Отечественной войны, трижды орденом «Знак отличия» и орденом «За отвагу» — это гордость и слава советского солдата. Этот орден учрежден Указом Президиума Верховного Совета СССР 8 ноября 1943 года. В отличие от всех других им награждались только рядовые бойцы, сержанты, а в авиации — также младшие лейтенанты, проявившие личную храбрость.

За годы Великой Отечественной войны полными кавалерами ордена Славы стали 2456 человек — войны всех родов войск. Среди них — моточик-лист-разведчик Иван Гловот, механик-водитель танка Андрей Герасименко, механик-водитель самоходной артиллерийской установки Виктор Голенищев и многие их товарищи по оружию. Сотни кавалеров этого ордена получили технические специальности в клубах и кружках оборонного Общества — Осоавиахима.

Вернувшись с фронта, они сумели вернуть свою боевую славу трудовой. Иван Гловот и сержант Павел Азаров стали шоферами, с авто- транспортом связал свою судьбу старшина Федор Астархов. Полный кавале- р ордена Славы старшина Иван Бородин стал тренером по мото- спорту в Мурманском областном авто- мото клубе.

Родина чтит заслуги воинов-фронтовиков. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 сентября 1967 года установлены дополнительные льготы Героям Советского Союза, Героям Социалистического Труда и лицам, награжденным орденами Славы трех степеней.

За «круглым столом» редакции, где около года назад собралась группа участников II Пленума ЦК ДОСААФ СССР, чтобы обсудить насущные вопросы развития материально-технической базы учебных организаций Общества, их настоящее и будущее, председатель ЦК ДОСААФ УССР А. Ф. Покальчук поделился мыслями о том, каким должен быть современный автомотоклуб. У себя на Украине, говорил он, мы начали создавать своего рода учебные комплексы со стационарными и полевыми сооружениями, которые обеспечивают обучение будущих воинов-водителей по полной программе и одновременно общую подготовку призывника к армейской службе.

В ряде мест такие комплексы уже сооружены или строятся. Это Красилов в Хмельницкой области, Червоноград на Львовщине, Александрия в Кировоградской области, Карловка на Полтавщине. Число их в ближайшее время увеличится. Создаются они и в других республиках. Не все комплексы, разумеется, однотипны, не все оснащены так, как хотелось бы. Тем не менее опыт подготовки водителей для армии и народного хозяйства дает право утверждать, что обучение ведется здесь более эффективно, качество его выше, практические навыки вождения автомобиля усваиваются быстрее.

Конечно, чтобы подготовить квалифицированного шофера, грамотного автолюбителя, чтобы пополнять их теоретический и практический багаж, нужно иметь больше таких комплексов, а еще лучше — в каждом автомотоклубе. К тому же техническую их оснащенность необходимо постоянно совершенствовать: автотренажеры, обучающие и контролирующие машины и другие устройства должны стать неотъемлемой частью материально-технической базы наших клубов.

Мы решили представить нашим читателям, руководителям комитетов и учебных организаций выбранный по рекомендации ЦК ДОСААФ Украины комплекс Бердичевского автомотоклуба — не республиканского, не областного, а районного масштаба.

В Бердичеве побывал корреспондент журнала О. Шорох. Он сфотографировал ряд сооружений автодрома и других учебных объектов и на основе натуры нарисовал схему всего комплекса, которая представлена на вкладке. А на этой странице предлагается корреспонденция.

Надеемся, что опыт бердичевцев окажется полезным для других учебных организаций ДОСААФ.

УЧЕБНЫЙ КОМПЛЕКС АВТОМОТОКЛУБА

Автомотоклуб я посетил в то время, когда завершался учебный год, и подводились предварительные итоги социалистического соревнования, усилий коллектива, добивавшегося успехов в подготовке будущих воинов-водителей. Итоги радовали: средняя успеваемость — 4,6 балла, почти 100-процентная подготовка к сдаче нормативов комплекса ГТО, образцовый внутренний распорядок, организованность — все говорило о том, что из стен Бердичевского автомотклуба армейские подразделения получают достойное пополнение.

Важнейшее условие успеха — прочная материально-техническая база клуба. Строительство нового трехэтажного корпуса началось около пяти лет назад. Теперь это одно из лучших зданий в городе.

— Еще задолго до сдачи объекта в эксплуатацию, — рассказывает начальник клуба М. В. Баженов, — мы начали обзаводиться оборудованием классов, прикинули, как его разместить наиболее рационально.

В проекте значился не только учебный корпус, а еще ряд других объектов. Мы называли все наше хозяйство учебным комплексом. Может быть, это звучит несколько громко, но в общем-то правильно.

На первом этаже — классы лабораторно-практических занятий, где курсанты учатся разбирать и собирать сложные узлы автомобилей. Поднимаемся на второй, затем на третий этаж. Тут размещены учебные классы для теоретических занятий, изучения Правил дорожного движения, оборудованные электрифицированными стендами. Плакатное хозяйство в специальных шкафах. Ступенчатые полы в классах обеспечивают учащимся отличный обзор. Проверка знаний осуществляется при помощи программированных устройств и пульта, связывающего преподавателя с каждым учащимся.

Рядом с учебным корпусом — приземистые строения — это классы для занятий по техническому обслуживанию автомобилей. Напротив — теплые боксы на 30 машин. На территории автомотоклуба — ПТО на 4 поста, аккумуляторная. Рядом площадка для стоянки автомобилей, а чуть поодаль — мойка. На выезде с территории клуба оборудован контрольно-технический пункт.

Направляемся на автодром. Он размещен рядом — в 800 метрах от учебного корпуса на площади в 7 гектаров. Здесь отрабатываются все упражнения, предусмотренные программой обучения вождению, проводятся соревнования по скоростному маневрированию, тренировки.

В общем, автодром построен по типовому проекту лишь с небольшими отклонениями. Например, здесь не одна габаритная восьмерка, а три — для трех марок автомобилей. Больше также дворов и боксов.

Надо отметить, что на территории автодрома есть тир и спортивные площадки. Здесь будущие воины-водители тренируются и сдают нормативы ГТО. Словом, в автомотоклубе сделано все, чтобы воспитывать и обучать технически грамотных, физически крепких юношей для успешного несения воинской службы.

О. ШОРОХ,
спецкор «За рулем»

г. Бердичев

СПУТНИК КамаЗа

Многие предприятия работают сейчас на КамаЗ. Со всех концов страны идут грузы к пристани Набережные Челны. Но, как только вступит в строй автогигант, придет его очередь работать на другие предприятия — выпускать для них двигатели и шасси. Один из спутников КамаЗа сооружается на окраине города Нефтекамска в Башкирии. Он будет делать самосвалы на шасси, которые начнут поступать из Набережных Челнов.

Строительство идет полным ходом. Его ведет трест «Башнефтепромстрой» по проекту «Гипроавтопрома». Нефтекамский завод самосвалов должен дать продукцию уже в этой пятилетке. Мощность первой очереди его 40 тысяч самосвалов в год. Опытные образцы этих машин модели КамаЗ-5510 грузоподъемностью 7 тонн в настоящее время проходят испытания.



Строительство Нефтекамского завода автосамосвалов. Лето 1973 года.

Фото Б. Клипиницера (ТАСС)



Опытный образец самосвала КамаЗ-5510 на испытаниях.

Фото Ю. Андрианова

НА СПОРТИВНЫХ ТРАССАХ

Закончились чемпионаты СССР по шоссейным гонкам. Приводим результаты.

Кольцевые автогонки

Гонимые автомобили. Формула 4 (до 350 см³): 1. Э. Салым; 2. Н. Барда (оба — Латвийская ССР); 3. К. Тупе (Литовская ССР), все — «Эстония-15М». Формула 3 (до 1300 см³): 1. Ю. Андреев (Москва), «Эстония-18-«Жигули»»; 2. В. Греков (РСФСР), «Эстония-16М-«Вартбург»»; 3. Ю. Рейнтам (Эстонская ССР), «Эстония-18-«Жигули»». Формула 1 (до 3000 см³): 1. Н. Казаков (Москва), «Г-5М-«Москвич»»; 2. Х. Саарм (Эстонская ССР), «Эстония-16-«Жигули»»; 3. Ю. Теренечий (Москва), «Г-5М-«Москвич»».

Серийные автомобили. Класс 1 («Жигули»): 1. В. Анкуда (ВССР); 2. Э. Пистуневич; 3. Ю. Просянников (оба — РСФСР). Класс 2 («Москвич»): 1. А. Дамбис; 2. В. Мелбардис (оба — Латвийская

ССР); 3. В. Мамонов (Ленинград). Класс 3 («Волга»): 1. О. Лысенко (Ленинград); 2. В. Калынин; 3. П. Межалис (оба — Латвийская ССР). Группа 4: 1. Ю. Теренечий (Москва); 2. Э. Пистуневич (РСФСР); 3. А. Замыслов (Москва).

Кольцевые мотогонки

Личный зачет 50 см³. В этом классе титул чемпиона не разыгрывался в связи с тем, что стартовало меньше участников, чем требовалось по положению. 125 см³, юноши: 1. П. Куук; 2. Р. Кангуст; 3. А. Кюнемая (все — Эстонская ССР). 175 см³, женщины: 1. Х. Коллом (Эстонская ССР); 2. 3. Решетника (Латвийская ССР); 3. Р. Рижская (РСФСР). 125 см³ «А»: 1. А. Московка (Советская Армия); 2. К. Ошиньш (Латвийская ССР); 3. А. Тарарин (Советская Армия). 125 см³ «Б»: 1. В. Лепик (Эстонская ССР); 2. А. Олейников (Советская Армия); 3. И. Антонов (РСФСР). 175 см³

«Б»: 1. И. Нестеров (Ленинград); 2. Т. Маро (Эстонская ССР); 3. И. Ностс (Латвийская ССР). 250 см³ «А»: 1. К. Ошиньш (Латвийская ССР); 2. Э. Силиньш (Советская Армия); 3. П. Йыги (Эстонская ССР). 350 см³ «А»: 1. Л. Теегалу (Эстонская ССР); 2. М. Рейнуп (Советская Армия); 3. Т. Уйбоканд (Эстонская ССР). 350 см³ «Б»: 1. Ю. Преображенский (Советская Армия); 2. У. Лалло (Латвийская ССР); 3. П. Йыги (Эстонская ССР). 350 см³ с коляской: 1. А. Мельников — В. Токаев (РСФСР); 2. О. Чесноков — А. Игнатьев; 3. В. Алфеев — Л. Самсонов (обе пары — Советская Армия). 750 см³ с коляской: 1. Э. Аузиньш — Ф. Хофенберг (Латвийская ССР); 2. В. Хельм — К. Неухаус; 3. Э. Калым — У. Киир (обе пары — Эстонская ССР).

Командный зачет: 1. Эстонская ССР; 2. Ленинград; 3. РСФСР. Ведомства и ДСО: 1. ДСО «Калев»; 2. ДСО «Трудовые резервы»; 3. Советская Армия.

ШИНЫ ИЗ БЕЛОЙ ЦЕРКВИ

Шины для наших автомобилей выпускают на заводах многих городов страны — Волжского и Воронежа, Днепротровска и Москвы, Омска и Ярославля и других. В соответствии с Директивами XXIV съезда КПСС в этой пятилетке введен в действие Белоцерковский шинный комбинат. Одновременно продолжается его строительство. Это крупнейшее предприятие по производству шин и резино-асбестовых изделий стоит на месте, где в годы войны шли ожесточенные бои. Комбинат расположен на берегу реки Роси и занимает площадь около трехсот гектаров.

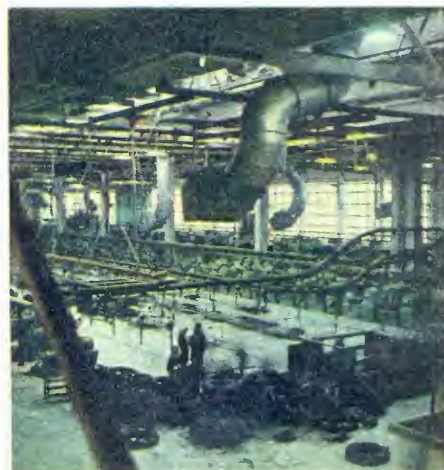
Первая белоцерковская покрышка была изготовлена 22 декабря 1972 года в ознаменование 50-летия образования СССР. С тех пор темпы выпуска продукции нарастают. В третьем, решающем году пятилетки коллектив нового предприятия намного перевыполняет задания.

«Комбинат строится! Комбинат действует!» — эти слова начертаны на здании заводоуправления. Белоцерковским шинникам помогает вся страна — оборудованием, сырьем, кадрами специалистов. Скоро эта новостройка пятилетки займет почетное место в ряду ведущих предприятий советской резино-технической промышленности. Белоцерковский ком-



Они строят Белоцерковский комбинат.

бинат будет выпускать шины для «волг», «москвичей», для автобусов Львовского и Ликинского заводов, для грузовиков ЗИЛ, МАЗ, КраЗ и сельскохозяйственных машин.



В действующем цехе камер шинного завода.

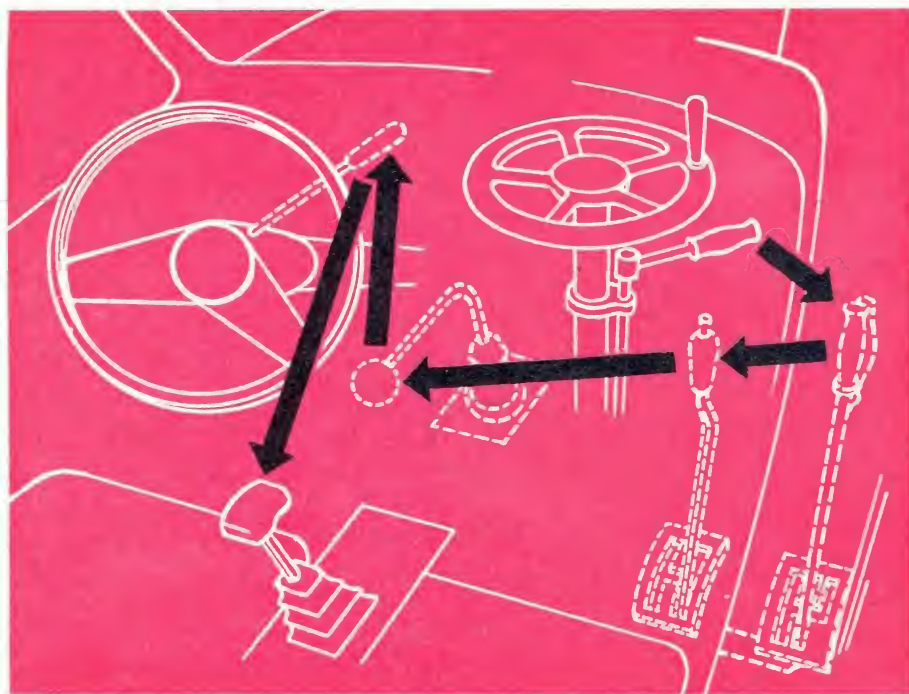
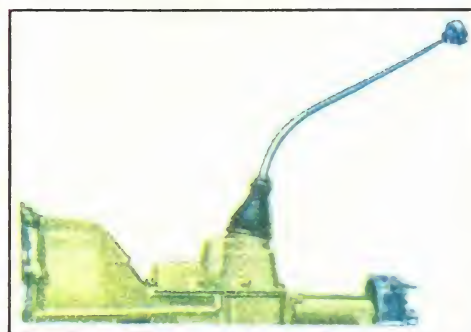
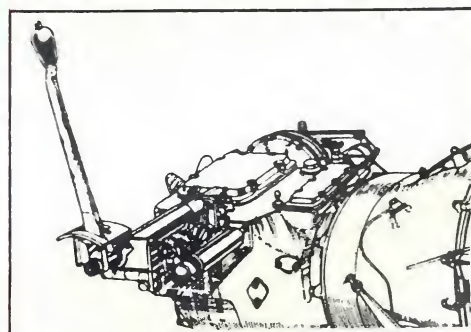
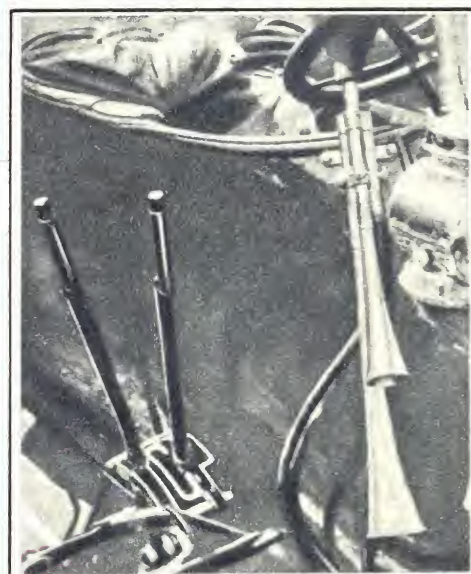
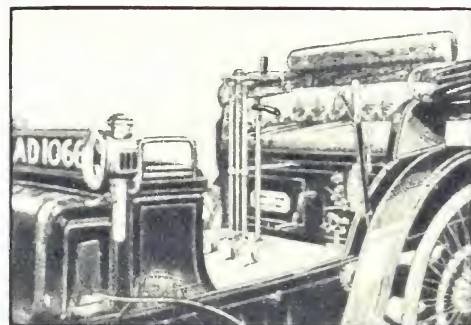
Фото В. Горлова

Количество педалей, рычагов и иных приборов,
которыми водитель постоянно пользуется при управлении автомобилем

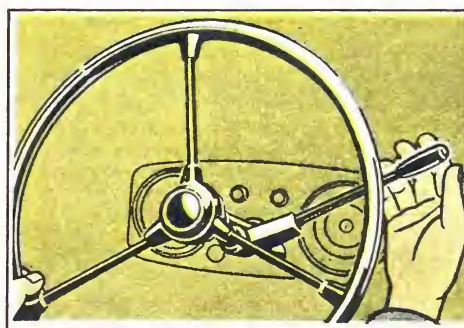
Виды операций	Годы выпуска	1900	1925	1950	1975
Пуск двигателя		до 10	4-5	2-3	1-2
Троганье с места, разгон		7-8	5-6	4	4
Перемена передач		5	5	3	3
Движение на подъем		7-8	4-6	4	4
Торможение, остановка		7-9	6	5-6	5
Поворот		1-6	1-6	1-5	1-5
В среднем по разным операциям		7	5	4	3,5

- тяжелые, опасные, грязные операции
 - легкие операции
 - трудные и дополнительные движения
 - автоматизация

Водитель
Автомобиль
Аорога



Расположение рычага перемены передач (по часовой стрелке начиная с верха правого ряда): на рулевой колонке; кулисный за бортом; кулисный внутри кузова; напольный качающийся; под рулевым колесом; на «консоли».



Так ли существенно, где расположен рычаг, длинный он или короткий? Чем объяснить происходящие изменения в форме и расположении рычагов? Разберемся в этом.

Пролеточный кузов раннего автомобиля так и щетинился палками-рычагами. Они были основной деталью органов управления. Даже руль представлял собой, по существу, рычаг (поводок). Одних только тормозных рычагов насчитывалось три: первый действовал на трансмиссию, второй — на колеса, а третий — на так называемый горный упор, то есть остроконечный стержень, который опускали на дорогу на подъемах. Ставили рычаги там, откуда проще провести тягу к управляемому механизму.

Проследим для примера, что происходило с рычагом перемены передач. Сначала он своим нижним концом передвигал шкивы или ремни трансмиссии под полом кузова. Иногда для каждой передачи был отдельный рычаг. Далеко ли до него, удобно ли им пользоваться — об этом еще не задумывались. Водителя обречали на акробатические движения. Недаром всех автомобилистов считали и называли спортсменами.

Но машин становилось все больше, и уже не все водители были способны и согласны на акробатику, а возросшая скорость требовала быстрого, точного управления. Постепенно складывалось представление о взаимодействии элементов системы, которую мы теперь называем системой ВАД. Казалось, что нужно сосредоточить рычаги в одном месте, поближе к рукам водителя. Таким местом избрали вертикальную рулевую колонку (сменившую поводок — см. «За рулем» № 5). Рядом с ней провели вал для управления теперь уже шестеренчатыми передачами, которые находились здесь же, под полом.

Скорость автомобилей все росла, и их пришлось делать низкими — для устойчивости и сокращения лобовой площади. Сиденья водителя опустили, рулевую колонку наклонили, и ее механизм удалился вперед. Переселился вперед и двигатель, а трансмиссия заняла место позади него. Управление передачами с колонки уже не получалось.

Одновременно обнаружилось, что скопление рычагов не облегчает работу водителя, а создает неудобства и путаницу. Часть их заменили педалями, остальные разместили с расчетом на удобство и частоту пользования ими. В тогашнем понимании это выглядело так: рычаг передач укрепили на каретке с прорезями-кулисами на лонжероне рамы автомобиля. От каретки шел поперечный вал к коробке передач.

Конструкторов-механиков не смутило появление кузовов с дверями и сплошными бортами. Пусть водитель тянется к рычагу через борт! Так было, пока кузова оставались открытыми, да и на закрытых отделение водителя еще не застекляли. Рычаг торчал снаружи, над подножкой и мешал входу.

Не перенести ли рычаг на середину кузова, непосредственно на коробку передач? И притом заменить кулису шарниром, вокруг которого рычаг кчался бы вправо—влево и вперед—назад? Так и сделали.

Закончился первый круг скитаний рычага. К этому времени (20-е годы) относился появление на нем шаровидной, довольно удобной для захвата пластмассовой головки-рукоятки.

До сих пор рычаг играл пассивную роль: что-то изменялось в конструкции руля, трансмиссии, кузова, а он приспособлялся. Нужды водителя учитывали «по мере возможности». В тридцатых годах в США возникла новая ситуация. В развитии американского автомобиля произошли три события. Во-первых, кузов почти полностью поглотил крылья и подножки и расширился так, что переднее сиденье можно было сделать трехместным (если бы не рычаг!). Во-вторых, коробку передач снабдили синхронизаторами, и усилие, необходимое для перемены передач, уменьшилось. В-третьих, на многих дорогих машинах установили автоматические трансмиссии.

Тут-то и зародилась идея: на автомобилях с обычной коробкой передач еще раз убрать рычаг с пола под рулевое колесо! Сиденье превратилось в обширный диван, на котором пассажир мог находиться и с краю, и посередине, и можно было назвать сиденье трехместным, а автомобиль — шестиместным! И заработать на этом сотню-другую долларов. Кроме того, даже на самом дешевом автомобиле, где автоматикой и не пахло, под рулем красовался рычажок — гордость владельца, — похожий на рукоятку автоматической трансмиссии. Упрощению нового положения рычага способствовало и распространение автомобилей с приводом на передние колеса, у которых он находился хоть и не под «баранкой», но поблизости от нее — пронзал панель приборов; во всяком случае, на полу его не было.

Рычаг на рулевой колонке и впрямь казался хорошим. Он появился почти на всех автомобилях. Однако ненадолго. И снова своим нынешним возвратом в начальное положение рычаг обязан ряду событий, не обязательно относящихся к его прямым функциям — перемене передач. Во-первых, трехместный диван мало кому нужен. Ведь обычная загрузка автомобиля — один-два человека. Во-вторых, возросли требования к приемистости автомобиля. В городских условиях стало необходимым быстро переключать передачи при разгоне, а тяги и поводки с неизбежными люфтами в сочленениях замедляли этот процесс. Речь идет о долях секунды, но они существенны, если разгон с места до 80 км/час длится всего десяток-полтора секунд! Увеличилась и скорость прохождения поворотов, водителю и каждому пассажиру понадобилась боковая опора для противодействия центробежной силе, и диван разделили на два «анатомических» кресла. Были и другие обстоятельства, стимулировавшие возврат рычага на пол.

Так завершился второй круг скитаний. Причем рычаг укоротился, больших уси-

лий он уже не требует. А рукоятка из скромного шарика превратилась в солидный набалдашник, как у стариковской трости, согласованный с формой руки водителя и снабженный рельефной схемой переключения передач. Все большую роль в выборе места и формы рычага играют требования удобства и четкости управления (система ВАД!), а сам он влияет и на вместимость, и на общую компоновку кузова, и на динамику автомобиля.

Не грозит ли рычагу новый круг странствий? Маловероятно. Ведь даже на автомобилях с автоматической передачей его теперь ставят на полу (точнее, на так называемой консоли, находящейся над средней частью пола). Так оно проще, да и характер движений рычага хорошо согласуется с выполняемой им работой: наибольшая скорость — рычаг вперед; замедление, переход в нейтральное положение, задний ход, стоянка — рычаг отодвигается назад.

Можно было бы таким же образом проследить за развитием любых рычагов и педалей. Как и в случае с рычагом передач, мы обнаружили бы взаимосвязи конструкции автомобиля с меняющимися условиями, требованиями к удобствам, безопасности, с бизнесом и модой.

Мы установили бы еще одну существенную закономерность. Одновременно с сокращением числа органов управления, которыми водитель должен систематически пользоваться, появляются новые. Это больше всего относится к управлению приборами освещения и сигнализации, номенклатура которых все расширяется. Но каждый новый прибор не создает водителю дополнительной нагрузки, а облегчает его работу. Бывает и так, что тот или иной прибор исчезает, а позднее возвращается в новом виде. Такова кнопка постоянного «газа» (ранее манетка на рулевом колесе), которую вновь признали необходимой для дальних поездок с более или менее постоянной скоростью.

Несмотря на все отклонения от генеральной линии развития, вне всякого сомнения, дело идет к тому, что каждому органу управления найдется определенное место, оно (да и форма самого органа) будет стандартизовано и станет подвергаться изменениям лишь после повсеместного возникновения неких новых условий движения автомобиля, которые не всегда можно предвидеть.

Говоря о форме ручных органов управления, мы имеем в виду не только ее удобство, но и различия в форме рукояток, особенно расположенных поблизости одна от другой. Они должны быть хорошо отличимыми на ощупь, как бы ни были привлекательны одинаковые клавиши или кнопки с точки зрения иного художника-конструктора.

Стандартизация предполагает принятие таких положений и форм педалей, рычагов, кнопок, при которых пользование ими наиболее удобно, требует от водителя наименьших усилий, времени, затрат нервной энергии, чтобы обеспечить беспрепятственную «передачу приказов»

* Предыдущие статьи — в журнале «За рулем», 1973, № 3, 5, 7, 9.

ВПЕРЕДИ — СПАРТАКИАДА!

В 1974 году
стартует
VI летняя
Спартакиада
народов СССР.
В ее программе
15 военно-
технических
видов спорта



В. НАУМЕНКО,
начальник Управления
ЦК ДОСААФ СССР,
Герой
Советского Союза

В будущем году начнется шестая летняя Спартакиада народов СССР. Положение о ней утверждено специальным постановлением, о котором широко информировали пресса, телевидение, радио. Она посвящается 30-й годовщине победы советского народа в Великой Отечественной войне и проводится под девизом «Готов к труду и обороне СССР».

Спартакиада, сказано в этом документе, проводится «в целях успешного решения задач, определенных постановлениями ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая и 11 августа 1966 года и решениями XXIV съезда КПСС по дальнейшему внедрению физической культуры и спорта в повседневную жизнь советских людей, широкому развертыва-

нию физкультурной и оборонно-массовой работы на основе Всесоюзного физкультурного комплекса ГТО, подъему высшего спортивного мастерства, улучшению военно-патриотического воспитания населения, а также проверки готовности советских спортсменов к XXI Олимпийским играм 1976 года».

Спартакиада — слово, одинаково близкое разным поколениям советских людей. Те, кто в преклонном возрасте, помнят, конечно, Всесоюзную спартакиаду 1928 года. Тогда в столицу приехали тысячи лучших спортсменов молодой Страны Советов, и среди них мотоциклисты. В 1956 году на первой Спартакиаде народов СССР посланцы всех республик салютовали замечательными спортивны-

ми достижениями. В 1958 году приняла старт первая Спартакиада по военно-техническим видам спорта, положившая начало подобным комплексным соревнованиям в масштабах страны. Еще четырежды взвивались алые стяги этих спартакиад — по олимпийским и военно-техническим видам спорта. Иногда они проходили совместно (как в юбилейном 1967 году), иногда раздельно, но всякий раз выливались во всенародные праздники спорта.

Старты спартакиады научили миллионы советских людей любить спорт, помогли познать его целительную силу. Для многих тысяч юношей и девушек участие в спартакиаде стало началом серьезного увлечения спортом.

Раз от раза эти спортивные праздники становятся все масштабней. В первой Спартакиаде по военно-техническим видам спорта участвовало 9,46 миллиона человек, а в пятой — свыше 21 миллиона. Массовость — количественный показатель спартакиады. Высокое спортивное мастерство — ее качественная оценка. 164 мастера спорта дала первая спартакиада 1958 года, 1193 — пятая, проходившая в 1970 году. Можно смело сказать, что на шестой спартакиаде будут перекрыты все эти показатели, ибо соревнований такого размаха еще не знал наш спорт. Они проводятся в рамках единой спартакиады, где наряду с олимпийскими широко представлены все военно-технические виды спорта. Включение их в программу Спартакиады народов СССР отражает бурные успехи науки и техники в социалистическом обществе, высокие темпы технического прогресса народного хозяйства, служащие основой нового подъема технических видов спорта — авиационных, автомобильного, мотоциклетного, радио и других, которые ныне стали неотъемлемой частью всего нашего спортивного движения и играют важную роль в подготовке советской молодежи к обороне и созидательному труду.

15 военно-технических видов спорта будут представлены на спартакиаде, в том числе автомобильный, мотоциклетный и мотобол. Из 26 финальных соревнований по этим видам (они являются одновременно чемпионатами СССР) двенадцать — автомобильные и мотоциклетные. Это авторалли, автомобильное и мотоциклетное многоборье и шоссейно-кольцевые гонки, мотокросс, картинг, автокросс, ипподромные мотогонки, спидвей, мотобол и автомоделлизм.

Состязания спартакиады проводятся в четыре этапа.

Первый этап (1974—1975 гг.) — массовые соревнования по отдельным видам спорта и спартакиады по многоборью комплекса ГТО в цехах и бригадах, спартакиады в коллективах физической культуры и первичных организациях ДОСААФ предприятий, учреждений, колхозов и совхозов, школ и учебных заведений, в воинских частях и подразделениях, спортивных и спортивно-технических клубах, по месту жительства трудящихся.

Второй этап (1974—1975 гг.) — спартакиады в районах и городах по многоборью комплекса ГТО и видам спорта, входящим в программу VI Спартакиады с широким участием в них команд всех сельских и промышленных коллективов физической культуры и первичных организаций ДОСААФ, школ и учебных заведений, воинских частей и подразделений с постепенным усложнением программы и требований к уровню спортивной подготовки участников.

Третий этап (март—июнь 1975 г.) — спартакиады в областях, краях, автономных республиках, зональные соревнования в Российской Федерации, спартакиады республик, городов Москвы и Ленинграда.

Итоги соревнований Спартакиады на первых трех этапах подводятся по единому принципу, включающему массовые и военно-технические виды программы. При этом учитываются следующие показатели: количество участников, подготовка значков ГТО, спортсменов-

разрядников (все в процентах к числу работающих или учащихся), личные и командные результаты спортсменов команд, показанные в вышестоящих соревнованиях спартакиад.

Четвертый этап (июнь—август 1975 г.) — финальные соревнования спартакиады как смотр массовости и высших достижений советского спорта. Командные победители финальных соревнований по массовым и военно-техническим видам спорта определяются отдельно. К участию в финалах по военно-техническим видам допускаются спортсмены не ниже первого разряда.

География заключительных соревнований спартакиады широка. По авто- и мотоспорту они состоятся в столицах Украины, Узбекистана, Грузии, Эстонии, Киргизии, Казахстана и Молдавии, а также в городах Каунасе, Курске, Грозном, Полтаве, Харькове. Соревнования по мотоболу пройдут в городах, команды которых выйдут в финал.

Предстоящая спартакиада — это не только праздник, не только смотр достижений, но и важное средство мобилизации резервов для дальнейшего развития подлинно массового народного спорта. В частности, она должна приобщить к автомобильным и мотоциклетным соревнованиям сотни тысяч юношей и девушек, пополнить ряды разрядников и мастеров спорта, значительно повысить мастерство спортсменов. Хочется верить, что спартакиада познакомит нас с новыми спортивными талантами, с будущими чемпионами мира и Европы, победителями крупных международных соревнований.

Для всех организаций ДОСААФ спартакиада — это проверка того, как они выполняют решения VII съезда оборонного Общества и последнего пленума ЦК ДОСААФ. В каждой из них уже сейчас должен быть продуман четкий план, в котором предусмотрено все, что должно обеспечить успех этой большой и ответственной работы. Необходимо инициатива, творческий подход к делу, самое тесное взаимодействие с комсомолом, профсоюзными организациями, добровольными спортивными обществами.

Предстоит большая организаторская работа, которая немаловажна без широкой опоры на общественный спортивный актив. Следует смелее привлекать опытных спортсменов к организации соревнований и к судейству. Следует повсеместно активизировать деятельность автомобильных и мотоциклетных федераций, повысить их роль в развитии спорта на местах, в частности в привлечении к соревнованиям авто- и мотолюбителей, которых у нас с каждым годом становится все больше и больше.

Надо значительно укрепить спортивную базу — оборудовать площадки для скоростного маневрирования, соорудить новые кроссовые трассы, оснастить современной техникой для судейства мототреки, трассы кольцевых гонок.

Спартакиада — серьезный экзамен для всего нашего оборонного Общества, для каждого активиста и члена ДОСААФ, и надо уже сейчас, в преддверии первого спартакиадного года заложить прочный фундамент будущих успехов в труде и спорте.

Фото Ю. Шаламова

К 30-летию освобождения Киева от гитлеровских захватчиков



Герой Советского Союза Н. И. Крюков.
Фото 1944 года.

ПЕРЕПРАВА, ПЕРЕПРАВА...

В этот осенний день 1943 года 15-й отдельный моторизованный понтонно-мостовой батальон вышел к Днепру. Здесь уже кипел ожесточенный бой. Рвались снаряды и мины, повсюду слышалась пулеметная и автоматная стрельба. В районе Малого Букрина напротив Григоровки на правом берегу Днепра наши подразделения, захватив небольшой плацдарм, всеми силами старались его расширить. Надо было срочно переправить туда людей, артиллерию, боевую технику.

Автомобили с понтонно-мостовым хозяйством, пробиваясь сквозь чащу, один за другим спускались к воде и быстро разгружались. Вот уже на волнах качается собранный на понтонах паром. Солдаты грузят на него пушки, минометы, ящики с боеприпасами.

Младший сержант Иван Крюков подвозит на грузовике к кромке берега катер БМК-70. Его быстро подхватывают десятки рук, спускают на воду.

— Автомобиль в укрытие — и на берег! — получает приказание Крюков.

...Река бурлит, пенится. То здесь, то там взлетают фонтаны от разорвавшихся снарядов и мин. Шофер Крюков, выполняющий теперь обязанности моториста, буксирует своим катером паром. Уже пошли вторые сутки в непрерывном движении. Крюков продрог. Онемели руки. Временами клонит ко сну. Но разве тут до отдыха: плацдарм требует укрепления людьми, оружием, техникой.

Во время одного из рейсов осколками разорвавшегося поблизости снаряда пробило понтон, паром начал крениться. Крюков, передав управление помощнику, быстро заделал пробоины и вывел катер с паромом из зоны обстрела. В другой раз — взял на буксир паром товарища, в которого бомбой потопило катер, и привел оба паромы к правому берегу. А потом стал буксировать по два паромы сразу...

Когда основные силы 1-го Украинского фронта вышли из букинской излучины Днепра и совершили 200-километровый марш в район Лютежа, фронтовой шофер Иван Крюков — опять за рулем автомобиля. И снова переправы. Теперь буксирует Крюков паромы на плацдарм севернее Киева, откуда был нанесен мощный удар по гитлеровской группировке.

Утром 6 ноября 1943 года столица Советской Украины была очищена от фашистских оккупантов. За подвиги на Днепре фронтовой шофер и моторист Иван Игнатьевич Крюков был удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

Переправа, переправа, берег левый, берег правый... Сколько их было у него этих переправ: Волга, Дон, Северный Донец, Висла, Одер, Нейсе, Шпрее. Когда спрашиваю Крюкова, какая из них особенно запомнилась, он отвечает:

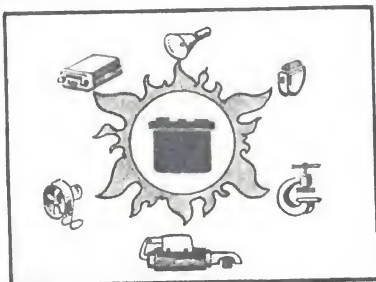
— Переправа через Днепр.

Н. КИРИЛЛОВ,
подполковник запаса



115

АККУМУЛЯТОР ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ



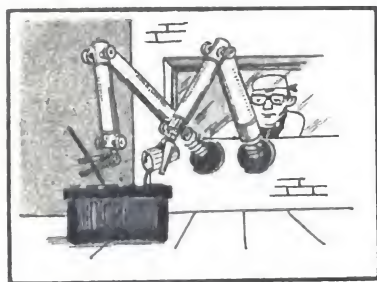
Он позволяет пользоваться радиоприемником, электробритвой, вулканизатором...



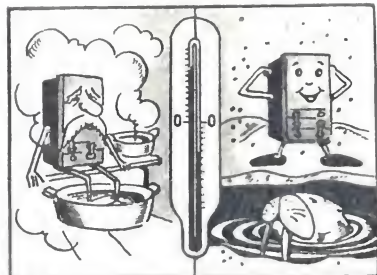
Как заставить вольты и амперы выполнять любое поручение?



Тренировка всегда полезна.



Защитите себя и одежду от возможных попаданий кислоты или электролита.



Новые аккумуляторы храните при минусовых температурах, а старые при плюсовых...

В нем как будто ничего не происходит, нет движущихся частей, да и самих-то деталей раз-два и обчелся. А без него автомобиль просто не тронется с места. Он во многом влияет на ваше настроение, спокойствие и даже здоровье. Именно аккумулятор обеспечивает уверенный пуск двигателя автомобиля морозной зимой, избавляя водителя от непосильных иногда упражнений с рукояткой, гарантирует яркий свет фар в ночное время, позволяет пользоваться на стоянках радиоприемником, электробритвой, переносной лампой или электровулканизатором. Так что в работоспособности батареи водитель кровно заинтересован.

Как заставить заключенные в ней вольты и амперы послушно выполнять любое поручение? Почему среди аккумуляторов есть удачные «долгожители» и неудачные «одногодки»? И главное, что нужно делать и чего избегать, чтобы аккумулятор — тот колодец, откуда вы черпаете электроэнергию для всех систем автомобиля, — оставался всегда полным?

Слово специалистам. Сегодня у нас в «Клубе» выступают работники НИИАвтомобилей — заведующий лабораторией пуска О. С. ТЮТРИНОВ и инженер той же лаборатории А. К. ШЕЛЕНКОВА.

Наш сегодняшний разговор не о том, как гальваническая система, именуемая аккумулятором, накапливает под действием электротока химическую энергию и как по мере надобности отдает ее, превращая вновь в электрическую. Мы не будем касаться здесь сложных обратимых процессов, протекающих в электролите между положительными и отрицательными электродами. О них можно прочитать в учебнике физики. Даже основные правила эксплуатации аккумуляторных батарей не будут главной темой — с ними вы, конечно, уже знакомы по инструкции, которая есть при каждом автомобиле, а более подробно эти правила изложены в книге «Аккумуляторные батареи» коллектива авторов (издательство «Транспорт», Москва, 1972). Давайте соберем и обобщим те сведения, которые вы, возможно, не знаете или забыли, но от которых во многом зависит долговечность и надежность батарей.

Какие аккумуляторы ставят на отечественные автомобили? В таблице 1 приведены их наименования и краткие характеристики. Видите, рекомендованы в основном три типа. Как исключение, можно использовать на «волгах» (и старой и новой) более мощную батарею 6СТ-75 емкостью 75 ампер-часов. Зачем такие ограничения? Может быть, последовать рекомендациям тех любителей, которые, желая обеспечить зимний пуск «с гарантией», оснастили свои «москвичи» или «запорожцы» мощными аккумуляторами (не будем касаться вопроса, где они их достают) с тяжелых грузовиков? Нет, такое «усовершенствование» недопустимо, и результат, как правило, преждевременное разрушение привода стартера из-за того, что крутящий момент его в этом случае намного выше того, на который он рассчитан.

Поэтому наш первый совет — соблюдайте соответствие аккумулятора автомобилю. А легкий пуск будет обеспечен, если батарея в хорошем состоянии

(об этом мы поговорим ниже), двигатель правильно отрегулирован и применяются рекомендуемые масла и бензин.

Что требуется для контроля за аккумулятором и его обслуживания? Денсиметр с пипеткой, трубка для определения уровня электролита, стеклянная воронка, ртутный термометр со шкалой до плюс 50, стеклянная, керамическая или полиэтиленовая посуда для электролита и дистиллированной воды, нагрузочная вилка, выпрямитель с напряжением на выходе 6 и 12 в (например, ВСА-10, ВУ-1), резиновые перчатки и фартук, защитные очки (мы не затрагиваем область ремонта батарей — это не под силу делать дома).

Итак, все, что необходимо, налично. Займемся непосредственно аккумуляторами. Покупая автомобиль, вы получаете его вместе с батареей. Она новая и в рабочем состоянии. Но, если вы хотите быть на сто процентов уверены, что аккумулятор не подведет (особенно, если дело происходит зимой), доведите его до полной кондиции. Снимите зарядите «дополна», разрядите в стартерном режиме (как это сделать, мы скажем ниже) и снова зарядите. Не забудьте в конце зарядки тщательно проверить плотность электролита. С одной стороны, это основной показатель степени заряженности, с другой — необходимое условие долговечности аккумулятора.

Поэтому второй совет: следите за уровнем и плотностью электролита. И большая и меньшая, чем нужно, сокращают жизнь батареи. А с новым аккумулятором надо быть особенно внимательным. Дело в том, что в начале его эксплуатации плотность электролита может заметно повыситься — освобождается остающаяся при производстве в пластинах серная кислота. Это легко обнаружить и исправить в конце тренировочного цикла, о котором мы только что сказали.

Уровень и плотность электролита, помимо всего, характеризуют еще правильность регулировок реле-регулятора и генератора, натяжение его ремня. Поэтому в первое время раз в три-четыре дня проверяйте уровень и удельный вес электролита и, если они изменяются, обратите внимание на эти два узла. Потом, если все показатели стабильны, можно ограничиться одной двумя проверками в месяц.

А какова должна быть плотность электролита? Это зависит от условий. Необходимые данные приведены в таблице 2. Как видите, для большинства случаев подходят второй и третий варианты. И Крайний Север и тропики — сравнительно редкие условия для наших автолюбителей.

Раз уж мы перешли к электролиту, расскажем, как его готовить и заливать в аккумулятор.

Здесь нам кажется полезным повторить несколько известных истин. Во-первых, для приготовления электролита годится только аккумуляторная серная кислота (ГОСТ 667—53) или же кислота марки ЧДА и дистиллированная вода, не бывшая в железном сосуде. Наливать следует, непрерывно размешивая, только кислоту в воду, и никоим образом не наоборот. Защитите себя и одежду фартуком, перчатками и очками. А если капля кислоты или электролита все же попала на кожу

Таблица 1
Технические характеристики стартерных аккумуляторных батарей,
применяемых на легковых автомобилях

Обозначение типа батареи		Емкость при 20-часовом режиме разряда, а·ч	Номиналь- ное напря- жение, в	Габарит, мм			Вес без электро- лита, кг	На каком авто- мобиле приме- няется
по ГОСТ 9590-71	старое (до 1.1.1972 г.)			длина	шири- на	высо- та		
6СТ-45	6СТ-42	45	12	238	178	217	15,5	«Запорожец», «Москвич» (всех моделей)
6СТ-55	6СТ-55	55	12	260	173	223	22	«Жигули», «Москвич-412»
6СТ-60	6СТ-54	60	12	276	180	237	19,3	«Победа», «Волга» ГАЗ-21 и ГАЗ-24
6СТ-75	6СТ-68	75	12	352	182	235	25,6	Допустима для «Волги» ГАЗ-21 и ГАЗ-24

немедля нейтрализуйте ее раствором питьевой соды. Используйте керамиче-скую или стеклянную посуду.

Чтобы получить электролит плотно-стью 1,25, нужно на литр дистиллиро-ванной воды добавить 0,31 л кислоты (с удельным весом 1,83 г/см³), для плот-ности 1,27—0,345 литра и для 1,29—0,385 литра кислоты. Учтите, что в ба-тарею нужно заливать электролит при-мерно на «одну ступеньку» меньшей плотности, чем тот, который вы хотите иметь в полностью заряженной бата-рее. Например, если нужно получить удельный вес 1,29, приготовьте электро-лит плотностью 1,27 и т. п.

Наверное, надо объяснить, что такое «плотность, приведенная к плюс 15°». Дело в том, что электролит меняет удельный вес и соответственно все важные для нас качества в зависимо-сти от своей температуры (кстати, это одна из основных причин, почему «хо-лодная» батарея хуже работает). Ус-ловно считают за 100 процентов те данные, которые получены при плюс 15 градусах (для некоторых измерений принимают за точку отсчета плюс 30 или 25 градусов, но для нас «нулем» будет плюс 15°). Несколько упрощая вычисления, можно сказать, что каж-дые 15 градусов изменяют плотность электролита на 0,01. Так, для плюс 30° поправка будет плюс 0,01, для плюс 45° — плюс 0,02, а для нуля граду-сов — минус 0,01 г/см³. Следовательно, фактическая плотность 1,28 г/см³, по-

лученная при плюс 30°, будет соответ-ствовать 1,29 г/см³ при плюс 15°.

Каковы основы зарядки? Современ-ные батареи все сухозаряженные. Для приведения их в «боевую готовность» требуется лишь залить электролит нуж-ной плотности и выдержать 20 минут. Можно и так поставить батарею на автомобиль, но рекомендуем (это наш третий совет), если в запасе есть вре-мя, провести тренировочный цикл: разряд — заряд. Наиболее приемле-мый режим разряда — так называе-мый стартерный. Величина тока, отда-ваемого аккумулятором в этом режиме, численно вдвое превышает номиналь-ную емкость батареи (понятно, для это-го придется применить очень мощный реостат). Разряд занимает несколько минут и ведется до тех пор, пока на-пряжение на «худшей» банке не упа-дет до 1,5 в. (Напоминаем, для батарей с закрытыми переключками типа 6СТ-55 пользование нагрузочной вилкой ис-ключено.) Теперь заряд. Годится лю-бой выпрямитель из поступающих сей-час в продажу. Величину зарядного тока установите равной 0,1 номиналь-ной емкости батареи. Так, для 6СТ-55 (емкость 55 а·ч) — 5,5 ампера. Каж-дые полтора-два часа измеряйте удель-ный вес и температуру электролита. Показатель окончания заряда — ста-бильные плотность и напряжение в те-чение трех часов. Если при измерении вы увидите, что температура электро-лита дошла до плюс 45° — дайте ост-ыть батарее до плюс 25—30°.

Может случиться, что зарядом не удастся довести плотность электролита до расчетной — причина в неисправ-ности батареи (недоброкачественная сборка, отрыв пайки, осыпание актив-ной массы, сульфатация) или слишком сильным токе, перегреве и выкипании воды из электролита.

Вы поставили полностью заряжен-ную батарею на автомобиль. Какого ухода она требует? Выше уже говори-лось: главное — контроль за плот-ностью и уровнем. Кроме того, система-тически обтирайте поверхность аккумуля-тора, очищайте выходные штыри от окиси, проверяйте плотность контакта наконечников проводов на штырях и крепление батареи в гнезде. Надемся, что вы помните о важности чистоты вентиляционных отверстий и о том, что доливать в аккумулятор (при необхо-

димости) можно только дистиллирован-ную воду.

Теперь поговорим о хранении аккумуляторных батарей. Этот вопрос вы-зывает у автолюбителей споры. Снимать или нет? На морозе или в тепле? И даже, не слить ли электролит? Какой контроль и обслуживание требуются при длительном хранении?

Ответы на эти вопросы зависят от возраста и состояния батарей.

Новые аккумуляторы — совет чет-вертый — желательно держать во время длительного хранения при ми-нусовых температурах. Тогда практи-чески не будет саморазряда и вода не станет испаряться из электролита; «законсервированная» таким образом батарея не требует, исключая первый месяц, ухода всю зиму. Но надо иметь в виду, что при охлаждении ниже ми-нус 20° может отслоиться мастика от стенок моноблока. Поэтому следует снять батарею с машины, полностью зарядить и хранить в таких условиях, чтобы температура была отрицатель-ная, но выше минус 20°.

В первый месяц хранения проверьте два-три раза, не падает ли плотность электролита и его уровень. Если все в порядке, можно три месяца не беспокоиться. Учтите, когда нужно добавить воду, делайте это в процессе подзаряда.

Для «пожилых» (три года и более), изношенных батарей холодное хране-ние не годится. Дело в том, что со временем на кромках пластин образу-ется свинцовая губка, свинец как бы прорастает через сепараторы, на дне банок образуется много шлама, резко возрастает саморазряд, достигающий 3—4% емкости в сутки. А иной раз, при замыканиях через эту губку, ба-тарея почти полностью разряжается за время ночной стоянки. Ясно, что, если оставить ее без надзора, это приведет к саморазряду, опасному снижению плот-ности электролита, его замерзанию при первом же морозе и разрыву кор-пуса батареи. Такие аккумуляторы — совет пятый — приходится хранить при плюсовой температуре, системати-чески их проверяя, заряжая, доливая воду, короче — исправляя их состоя-ние. При этом нижним пределом, после которого требуется вмешательство, сле-дует считать плотность 1,23 г/см³ (ко-нечно, приведенную к плюс 15°).

В старой литературе встречалась ре-комендация хранить аккумуляторные батареи, вылив из них электролит. Для современных батарей этот заманчивый способ совершенно неприемлем. Дело в том, что сейчас у них весьма плотная сборка. Зазор между блоком пластин и стенкой корпуса всего 1—1,5 мм. Дон-ный осадок (шлам) через такую щелоч-ку не выйдет наружу, а останется при переворачивании батареи на нижних кромках пластин и замкнет их. Это за-мыкание почти всегда сохраняется при заливании нового электролита, вызы-вает сильный саморазряд и даже мож-жет вывести батарею из строя.

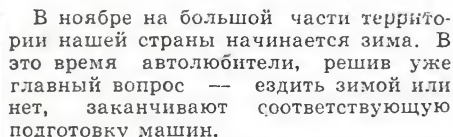
Теперь, когда вы все знаете, хотим дать еще один, последний совет: при работе с аккумуляторной батареей будьте очень внимательны и не спешите — ведь вы будете иметь дело с та-кими вещами, как серная кислота и электрический ток.

* Это требование нового ГОСТа. Ста-рые правила допускали минус 30°.

Таблица 2

Удельный вес электролита
при разной степени заряженности
аккумуляторных батарей

Условия экс- плуата- ции	Плотность электролита, приведенная к 15°С, г/см ³		
	полно- стью заряжен- ная бата- рея	батарея, заряжен- ная на 75%	батарея, заряжен- ная на 50%
Мороз ниже 40°	1.310	1.270	1.230
Мороз до 40°	1.290	1.250	1.210
Мороз до 30°	1.270	1.230	1.190
Южные районы	1.250	1.210	1.170
Тропики	1.230	1.190	1.130



О причинах, по которым они ставят автомобиль «на прикол», мы уже говорили («За рулем», 1973, № 4). Напомним лишь, что обоснованным аргументом может служить неуверенность, неумение водителя управлять машиной на зимних дорогах или отсутствие надобности, а другие доводы, касающиеся машины: трудность пуска, усложненный износ деталей — в отношении «Жигулей» несостоятельны. В то же время мы не рискуем агитировать малоопытных водителей за самостоятельное обучение, поскольку приобретение необходимых навыков без инструктора обходится порой слишком дорого.

Поставленные на зимнее хранение автомобили после выполнения всех работ, приведенных в инструкции, хорошо переносят вынужденную бездеятельность даже на улице. Однако на тех машинах, которые находятся на подставках не в теплом гараже, рекомендуем еще отсоединить верхние концы амортизаторов от кузова и, сжав их, полностью ввести шток в корпус. Иначе при вывешенных колесах их штоки будут открыты и на них может появиться коррозия. Если же машина будет стоять на колесах, ни в коем случае не затягивайте ручной тормоз — накладку намертво прижимают к барабану.

К первой зиме подавляющее большинство машин не успевает пробежать гарантированных заводом 20 000 километров и, стало быть, в положенные

сроки подвергается техническому обслуживанию на СТО, поэтому, как правило, нет надобности специально к зиме проверять работу ее агрегатов. Обратите, однако, внимание на батарею, системы охлаждения и смазки. Чтобы в морозные дни, пуская двигатель, не пришлось крутить рукоятку или искать буксир, снимите батарею аккумуляторов и зарядите ее полностью в соответствии с требованиями инструкции. Когда будете пускать двигатель, выключайте сцепление и держите стартер включенным не 2—3 секунды, как делают некоторые, а 6—8 секунд, ибо при многократных и коротких попытках электроэнергии расходуется больше, чем при редких, но более продолжительных. Если же после трех-четырех включений стартера двигатель не пускается, бесполезно повторять попытки. Нужно найти причину (обычно в системах зажигания или питания) и лишь после устранения ее вновь пускать двигатель.

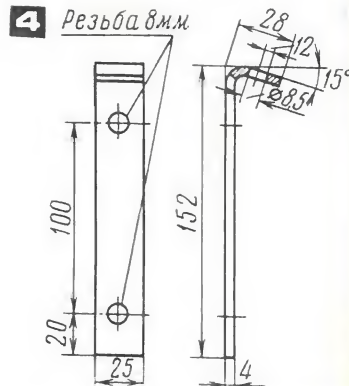
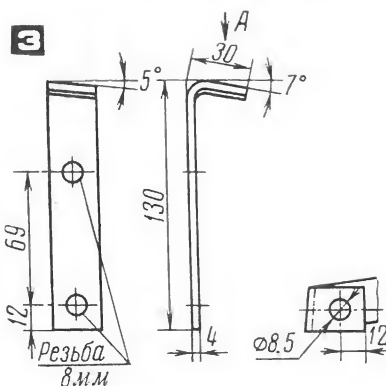
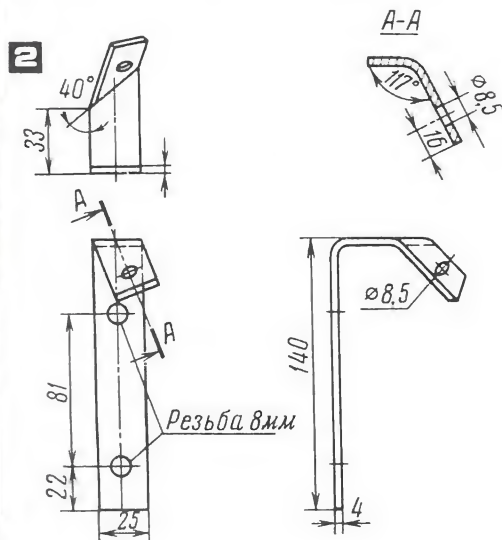
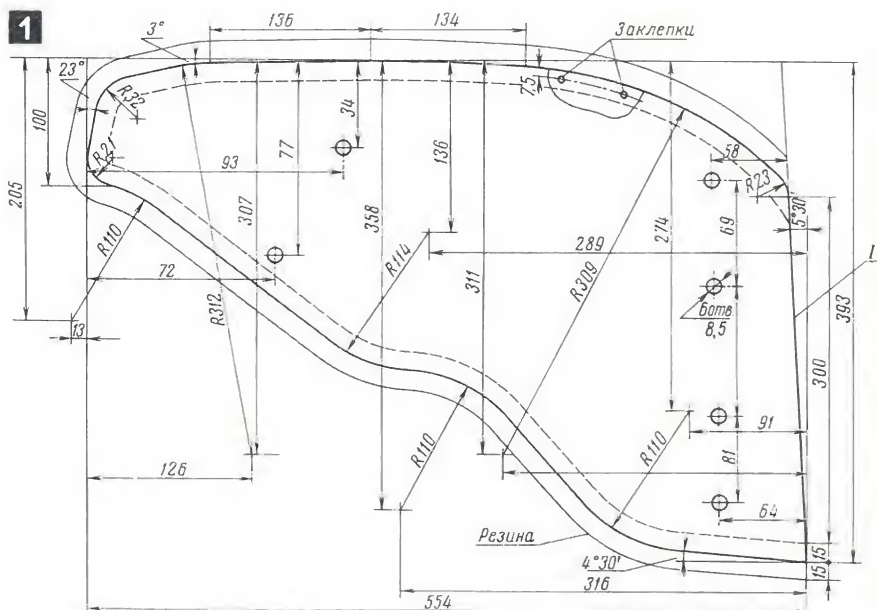
В системе охлаждения полагается использовать только специальную жидкость — ТОСОЛ-А40 или ТОСОЛ-А65 (цифры указывают температуру замерзания). ТОСОЛ-А65 применяется только в северных районах. На заводе в систему заливают ТОСОЛ-А40. Если летом в нее добавляли воду, то плотность жидкости снизилась и повысилась температура замерзания. Чтобы довести плотность до нормы (1,075—1,085), в жидкость вводят со-

ответствующее количество концентрата ТОСОЛ-А или полностью ее заменяют. В системе смазки используют зимние масла М8Г или М8ГИ (до минус 25°) и всесезонные—М10Г₃ или М10ГИ (до минус 30°).

Мы круглый год применяем все-
сезонное масло и необходимости в заме-
не его сезонным не испытывали.

Первый сюрприз, который встречает владелец машины с наступлением морозов, преподносят замки дверей и багажника. Попавшая в них вода или конденсат замерзает, не позволяя иногда даже вставить ключ. В этом случае можно отогреть замок со вставленным хотя бы частично ключом пламенем спички или бумаги. Неприятности можно избежать, если заранее смазать замки специальным составом, который выпускается в аэрозольных баллончиках (или после промывки спиртом вдув в них графитовый порошок). В качестве заменителя этого состава некоторые автолюбители используют веретенное масло или тормозную жидкость. Одновременно нужно проверить и наладить работу защитной задвижки отверстия замка — иногда она из-за грязи или деформации остается постоянно открытой. При мойке машины отверстия замков следует заклеивать липкой лентой.

Куаов, если его покрытие не имеет повреждений, зимой страдает лишь немного больше, чем летом. Наибольший вред покрытию наносит песок, кото-



рым посыпают дороги. Поднятый колесами, он может отбить в отдельных местах краску и мастику. Частично ограничивают его действие щитки-брызговики, которые можно установить за передними и задними колесами («За рулем», 1973, № 7).

Тем, кому много приходится ездить по грязным дорогам, имеет смысл закрыть внутренние передние полости крыльев, где находятся фары, специальными щитками, чтобы там не скапливалась грязь. Один из вариантов такого щитка, разработанный Г. Поповым (Саратов-48, 2-й Амурский проезд, 16), показан на рис. 1. Он изготовлен из дюралюминиевого листа толщиной 1 мм. По периметру (кроме плоскости I) посредством накладки шириной 15 мм и заклепок 3×8 мм к нему для более плотного прилегания к кузову прикреплена резиновая полоса толщиной 2 и шириной 30 мм. Щиток крепится при помощи трех кронштейнов. Первый (рис. 2) устанавливается на болт кронштейна бампера, второй (рис. 3) — на болт буксирной пластины, третий (рис. 4) — на болт минусовой клеммы батареи (для чего на левом крыле сверлят отверстие диаметром 9 мм).

Приносит определенную пользу обработка низа кузова (и расположенных там деталей) и внутренней полости порогов жидкими защитными составами, содержащими обычно масло и графит. Они бывают в продаже. Эту работу выполняют некоторые СТО. Чтобы промазать пороги самостоятельно, можно применить пыж из ветоши или поролона с привязанными к нему с обеих сторон отрезками проволоки. Один пропускают в окно, расположенное в боковине около ног водителя (или пассажира), другой — в отверстие заднего торца порога (закрытое пробкой) в нише заднего колеса. Пропитанный смазкой пыж перемещают проволокой от одного до другого конца порога.

Зимой, как и летом, нужно следить за тем, чтобы сливные отверстия в порогах на их нижних кромках не были забиты грязью. Однако, если удалось установить, что в полость порогов вода не попадает, можно вообще закрыть эти отверстия хотя бы пластилином.

Некоторые владельцы ВАЗов считают необходимым защитить низ кузова еще одним слоем мастики (благо она поступает в продажу) или сурика, даже когда заводское покрытие в полном порядке. Если судить по нашей машине, прошедшей около 40 000 километров по разным дорогам и в любую погоду, «Жигули» в этом не нуждаются. Более того, дополнительный слой, оказывая механическое воздействие (своим весом и температурным расширением — в результате разницы в коэффициентах) на основное покрытие, может оторвать его от кузова.

Вожделение «жигулей» по зимним дорогам прежде всего требует постоянного внимания и знания особенностей поведения машины. Первое, что следует сделать в начале зимы, — освоить приемы трогания, разгона, торможения и поворотов в новых условиях, и не в потоке транспорта, а на свободных от него площадках. Только после этого можно рассчитывать на счастливые поездки.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
инженер

КИЕВСКИЕ МОТОЦИКЛЫ

«Расскажите, пожалуйста, о главных различиях моделей тяжелых мотоциклов, выпущенных Киевским моторзаводом, и о взаимозаменяемости их основных узлов», — с такой просьбой обратились в редакцию А. Ксенофонтов из Донецка, Б. Петрученко от имени группы мотолюбителей из Полтавы и другие читатели.

Отвечает на нее инженер-конструктор Киевского моторзавода В. Ф. СВЯТНЕНКО. Мотоциклы тяжелого класса с коляской выпускают у нас два завода — Киевский и Ирбитский. Развитие конструкции машин на обоих предприятиях шло практически одновременно, так что основные характеристики их почти не различались, а количество взаимозаменяемых узлов и деталей постоянно росло.

Первая модель известного тяжелого мотоцикла — М-72 была освоена киевлянами в 1951 году, а в 1957 году завод приступил к выпуску более совершенной машины — М72Н. Она отличалась улучшенной отделкой, была снабжена рычажной вилкой с пружинно-гидравлическими амортизаторами, колесами с алюминиевыми ступицами, регулируемые роликовыми подшипниками и усиленными спицами. У тормозов был механизм для регулировки положения колодок.

В 1960 году было начато производство следующей модели — К-750. Благодаря повышению мощности двигателя с 22 до 26 л. с. мотоцикл с коляской мог развивать скорость до 90 км/час. Гидравлические амортизаторы колес (в том числе и коляски), резиновые рессоры кузова коляски обеспечивали лучшую, чем у прежних моделей, мягкость хода. Кроме того, была повышена надежность и долговечность узлов ходовой части и трансмиссии (передней вилки, коробки передач, колес) и глушителей. Важное достоинство К-750 — унификация его узлов и деталей с машинами Ирбитского завода.

Спустя четыре года с конвейера начала сходить модернизированная модель мотоцикла, получившая обозначение К-750М. Рычажная передняя вилка уступила место телескопической, в колесах применено лабиринтное уплотнение. Коробка передач с закрытым механизмом ножного переключения и регулируемый по длине карданный вал заметно улучшили работу трансмиссии.

Дальнейшее совершенствование мотоцикла было связано с существенным изменением двигателя. Дело в том, что в нижнеклапанном моторе, применявшемся на киевских мотоциклах, уже были исчерпаны возможности для повышения литровой мощности. Поэтому для новой модели «Днепр» К-650 конструкторы создали двигатель с верхним расположением клапанов, который, несмотря на меньший рабочий объем (650 см³), развивает мощность 32 л. с. при сравнительно невысоких оборотах коленчатого вала (5200 об/мин). Для увеличения надежности и долговечности мотора составной коленчатый вал был заменен более прочным литым, а роликовые подшипники шатунов — вкладышами, заимствованными у автомобиля «Москвич-407». Благодаря этому и новой системе смазки межремонтный пробег кривошипно-шатунного механизма увеличился до 40 тысяч километров, а сам ремонт значительно упростился. Мотоцикл К-650 с коляской развивает скорость до 105 км/час и расходует на 100 км пути 5,8 л бензина (при 50—60 км/час).

В 1971 году эта модель была модернизирована и получила обозначение «Днепр» МТ-9. Она снабжена новой коробкой с передачей заднего хода, значительно повысившей маневренность мотоцикла. Кроме того, педаль переключения передач, сблокированная с механизмом выключения сцепления, новое рулевое управление и указатели поворота облегчили управление мотоциклом.

Ныне «Днепр» по своим техническим параметрам находится на уровне зарубежных машин своего класса. Отличает его максимальная мощность двигателя, которая выбрана такой, чтобы обеспечить наибольший крутящий момент при сравнительно низких оборотах коленчатого вала. Это — необходимое условие для машины, эксплуатируемой в основном сельскими жителями на тяжелых грунтовых дорогах.

О взаимозаменяемости основных узлов и агрегатов киевских мотоциклов дает представление таблица, которая поможет в выборе запасных частей.

В ней приведены узлы выпускаемого ныне мотоцикла «Днепр» МТ-9 и показана возможность их использования на машинах прежних выпусков при выполнении следующих условий (номера их приведены в соответствующих графах): 1 — с заменой выпускной системы; 2 — с укорочением карданного вала со стороны шарнира; 3 — в сборе со щитком; 4 — при соответствующем изменении длины карданного вала; 5 — надо заглушить штуцер подвода сапуна. Знаком «+» обозначена полная взаимозаменяемость, знак «—» указывает на невозможность замены.

Узел мотоцикла «Днепр» МТ-9	Условия при использовании на мотоциклах прежних выпусков			
	К-650	К-750М	К-750	М-72Н
Двигатель в сборе	+	1	2	1
Коробка передач	+	2	—	—
Главная передача	+	—	—	—
Колесо	+	—	—	—
Рулевое управление	+	+	+	+
Передняя вилка	+	+	3	3
Амортизатор	+	+	—	—
Рама в сборе	+	4	4	—
Бак	+	+	+	+
Седло	+	+	+	+
Система выпуска	+	—	—	—
Воздушный фильтр	+	5	5	5
Коляска	+	+	+	+



Более четверти века строит этот завод автомобили. С самого основания его программа была нацелена на выпуск машин большой грузоподъемности с дизельными двигателями. В этом направлении развивается производство и сегодня.

Марка «МАЗ» отлично зарекомендовала себя у транспортников. Минские тягачи с полуприцепами, грузовики с прицепами широко используются на централизованных перевозках массовых грузов в городах и на междугородных трассах — в условиях, где особо важна высокая производительность подвижного состава; минские самосвалы, мощные и маневренные, поистине универсальны — они работают в карьерах, на стройках, возят уголь. Лучшей аттестацией этих машин служит присвоение Государственной премии группе работников Минского автозавода.

Развитие производства на МАЗе, создание новых моделей непосредственным образом сказывается на улучшении общей структуры автомобильного парка. О том, что делается в этом направлении, рассказывают здесь директор завода И. М. ДЕМИН, главный конструктор кандидат технических наук М. С. ВЫСОЦКИЙ, заместитель главного конструктора И. Ф. ДЕМИДОВИЧ и кандидат экономических наук А. А. ЧЕБЛАКОВ.



МИНСКИЙ АВТОЗАВОД СЕГОДНЯ

Девятая пятилетка поставила перед автомобилестроением большие задачи. Промышленность должна обеспечить автотранспорт общего пользования необходимой техникой с таким расчетом, чтобы его грузооборот в 1975 году вырос на 60 процентов по сравнению с 1970 годом. Выполнение этой задачи предусматривает коренное изменение структуры автомобильного парка страны — увеличение средней грузоподъемности. Это означает, что в народном хозяйстве будут получать широкое применение прежде всего автопоезда, состоящие из седельных тягачей с полупри-

цепами и бортовых грузовиков с одним-двумя прицепами. Таким образом, Минскому автозаводу, специализированному именно на тяжелых грузовиках, предстоит сыграть важную роль в расширении выпуска машин этого типа. Мы разработали семейство новых трехосных грузовиков и соответствующих им прицепов.

Перспективные работы над трехосными машинами нового семейства мы начали давно — строили и испытывали опытные образцы, совершенствовали их, и одновременно шла реконструкция предприятия. Вступив в девятую пятилетку, завод сразу же начал выпускать небольшими партиями трехосный МАЗ-516 с колесной формулой 6×2 грузоподъемностью 14,5 тонны. Чтобы дать автотранспортным предприятиям 20-тонные автопоезда, в прошлом году освоено производство тягачей МАЗ-504В и к ним — полуприцепов МАЗ-5205.

Помимо работы, так сказать, на себя,

мы приняли участие и в создании самосвалов КамАЗ-5510 и КамАЗ-55102 — наши конструкторы спроектировали самосвальный механизм и кузов. Кроме того, МАЗом изготовлено немало деталей для наладки технологического оборудования на строящемся комплексе в Набережных Челнах. Оказываем помощь сельскому хозяйству, в частности запасными частями.

При всей важности этих дел главной для завода остается задача увеличить выпуск новых высокопроизводительных видов машин и оборудования.

В третьем, решающем году пятилетки коллектив завода взялся на целый год раньше срока, установленным планом, изготовить первую промышленную партию автопоездов МАЗ-515В-941 грузо-

Главный конвейер Минского автозавода. К концу третьего, решающего года пятилетки с него сойдет 150 сверхплановых грузовиков.

подъемностью 25 тонн. Мы также приняли обязательство перевыполнить на 10 процентов годовой план выпуска модели МАЗ-516Б — 16-тонного грузовика, производство которого было освоено в нынешнем году. Что касается остальных моделей, то ведутся работы с целью повысить на 10 процентов их ресурс и довести его до 190—220 тысяч километров.

По основным показателям социалистические обязательства коллектива завода в нынешнем году таковы: задание по объему производства на первые три года пятилетки выполнить досрочно, к 5 декабря, а годовой план завершить к 24 декабря; всего должно быть изготов-

ленная на развитие творческих связей с другими предприятиями. Мы соревнуемся с коллективами Белорусского и Крамненчугского автомобильных заводов. Еще в 1972 году был подписан договор о научно-техническом сотрудничестве с ярославским объединением «Автодизель», автокомбинатом № 1 Главмосавтотранса, НАМИ и Московским авторемонтным заводом № 1. Этим договором предусмотрено до конца пятилетки осуществить целый комплекс мероприятий, которые в итоге должны обеспечить повышение моторесурса двигателей до 8—10 тысяч часов и увеличение до 250 тысяч километров пробега МАЗов до

ГРУЗОВИКИ С МАРКОЙ „МАЗ“

Основной моделью пока остается бортовой автомобиль МАЗ-500А грузоподъемностью 8 тонн, способный буксировать прицеп МАЗ-5243 грузоподъемностью 6,8 тонны. Удельный вес этой машины в общем выпуске составляет 37 процентов. Самая массовая модель (40



Новые автомобили Минского завода.

Левый ряд (сверху вниз):

МАЗ-514-886Б

МАЗ-53352-8378

МАЗ-515Б-941

Правый ряд (сверху вниз):

МАЗ-516Б-886Б

МАЗ-504В-5205

лено сверх плана продукции на 6 миллионов рублей. Первостепенный долг коллектива — высоко держать честь заводской марки. У нас запланировано увеличить удельный вес автомобилей со Знаком качества в общем выпуске с 88 до 96 процентов.

В выполнении этих обязательств все большее значение приобретает социалистическое соревнование. На Минском автомобильном соревнуются молодежь и ветераны, отдельные работники и целые коллективы — за честь заводской марки, за досрочное освоение производственных мощностей, за лучшую организацию шефства кадровых рабочих над молодыми, за почетные звания «Ударник пятилетки», «Лучший рабочий своей профессии», «Лучший рационализатор завода», «Лучший мастер завода». Кроме этих получивших признание форм внутризаводского социалистического соревнования, есть еще одна — и ее плоды уже ощущаются, — направ-

первого капитального ремонта. Этому последнему требованию отвечают тягачи МАЗ-504В, первая партия которых сошла с конвейера в конце 1972 года. Они переданы автокомбинату № 1 Главмосавтотранса.

Объединение «Автодизель» в соответствии с этим договором повышает надежность и долговечность двигателей. В последних партиях моторов, поставленных нам ярославцами, — усиленные блоки цилиндров, прокладки головок из плетеного асболопота, коленчатые валы с шатунными и коренными шейками увеличенных диаметров, усиленные картеры маховика. Со своей стороны, наш коллектив принял встречный план на третий год пятилетки — поднять выпуск продукции на пять с половиной процентов против трех с половиной, установленных Министерством автомобильной промышленности. Это позволит уже в этом году достичь объема производства, запланированного на 1975 год.

процентов от общего выпуска) — самосвал МАЗ-503А грузоподъемностью 8 тонн. 11 процентов составляют автомобили-тягачи МАЗ-504А, грузоподъемность которых с полуприцепом МАЗ-5245 — 14 тонн. На вывозку древесины в условиях бездорожья специально рассчитан лесовоз МАЗ-509 грузоподъемностью 15 тонн.

Впервые в отечественной практике на заводе была разработана конструкция автомобиля повышенной грузоподъемности с дополнительной, поддерживающей осью — бортового МАЗ-516. Он лишь на 2 тонны тяжелее базовой модели, а грузоподъемность его 14,5 тонны.

Одновременно завод начал уже осваивать новые модели, которые образуют целый ряд грузовиков для магистральных междугородных и международных перевозок. Точнее было бы даже сказать «ряд автопоездов», поскольку все эти модели рассчитаны на буксировку прицепов и полуприцепов.

Спрос на такие автопоезда грузоподъемностью 20—25 тонн все время растет. Учитывая это, мы взялись за их освоение без дополнительных производственных мощностей. В предельно короткий срок удалось начать на временных площадях серийный выпуск автопоездов МАЗ-504В-5205 для международных перевозок в системе «Совтрансавто». В дальнейшем предстоит реконструкция предприятия, а также постройка первой очереди филиала МАЗа в Осиповичах (100 километров от Минска) для выпуска прицепов и полуприцепов и комплектования автопоездов. Годовой эффект от внедрения этих автопоездов в целом в народном хозяйстве превысит 60 миллионов рублей, и, таким образом, капиталовложения в реконструкцию окупятся менее чем за три года.

Что же представляет собой этот ряд новых моделей? Их краткие характеристики приведены в таблице, из которой видно, что грузоподъемность автопоездов колеблется от 20 до 25 тонн, а полный вес соответственно от 32,5 до 40,7 тонны. Для высоких скоростных и тяговых качеств им нужно иметь запас мощности на тонну полного веса равный 6,5—7,0 л. с. Из этого расчета новые машины должны оснащаться двигателями мощностью от 240 до 300 л. с. В то же время, поскольку нагрузка на ось для автомобилей группы «А» имеет определенные ограничения («За рулем», 1973, № 9), с ростом полного веса от модели к модели изменялась колесная формула тягача.

Первая модификация нового ряда — автопоезд МАЗ-504В-5205, состоящий из двухосного седельного тягача МАЗ-504В («За рулем», 1972, № 10) и двухосного полуприцепа МАЗ-5205. Он рассчитан на 20 тонн груза. Его производство началось уже в прошлом году. Модель «504В» во многом по шасси унифицирована с тягачом «504». В таком же родстве с моделью «516А» находится 16-тонный трехосный бортовой грузовик «516Б». Он отличается от предшественника возросшей на 1,5 тонны грузоподъемностью, более мощным двигателем, усовершенствованными узлами и агрегатами. Первая промышленная партия этих машин была собрана в июне 1973 года. МАЗ-516Б рассчитан на эксплуатацию с двухосным прицепом МАЗ-886Б грузоподъемностью 7 тонн.

Следующий автопоезд — тягач МАЗ-515Б (он показан на вкладке) с двухосным полуприцепом МАЗ-941 — отличается повышенной грузоподъемностью — 25 тонн. Во второй половине этого года, на год раньше срока, установленный пятилетним планом, мы изготовили первую промышленную партию этих автопоездов.

Автопоезда, о которых шла речь, уже начало получать народное хозяйство. Сейчас готовятся еще две модели.

Специалисты завода с хорошими результатами завершили сравнительные испытания (в которых участвовали и лучшие зарубежные машины) нового автопоезда грузоподъемностью 24 тонны. Он состоит из трехосного бортового автомобиля МАЗ-514, рассчитанного на 17 тонн груза, и двухосного прицепа МАЗ-886Б грузоподъемностью 7 тонн. Успешно закончены межведомственные испытания и автопоезда МАЗ-53352-8378 грузоподъемностью 23 тонны (двухосный бортовой грузовик МАЗ-53352 и двухосный прицеп МАЗ-8378). Это своего рода про-

Параметры	Модели автопоездов				
	504В-5205	53352-8378	516Б-886Б	514-886Б	515Б-941
Грузоподъемность автопоезда, т	20,0	23,0	23,0	24,0	25,0
Полный вес автопоезда, т	32,5	36,0	36,2	37,7	40,7
Длина автопоезда, м	13,20	19,75	16,75	16,75	17,00
Габаритная ширина, м	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Габаритная высота, м	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Радиус поворота автопоезда, м	8,5	11,5	12,0	12,0	10,5
Колесная формула тягача	4×2	4×2	6×2	6×4	6×4
База тягача, м	3,4	5,0	3,95+1,45	3,85+1,4	3,50+1,4
Колея тягача, м:					
передних колес	1,97	1,97	1,97	1,97	1,97
задних колес	1,86	1,86	1,86	1,86	1,86
Модель двигателя	ЯМЗ-238	ЯМЗ-238Е	ЯМЗ-238	ЯМЗ-238Е	ЯМЗ-238Н
Мощность двигателя, л. с.	240	265	240	265	300
Число об/мин	2100	2100	2100	2100	2100
Скорость автопоезда, км/час	85	85	85	85	80

Примечание. Первая группа цифр в индексе автопоезда обозначает модель автомобиля-тягача, вторая — модель прицепа или полуприцепа.

межучетное звено между выпускаемой ныне серийной моделью МАЗ-500А и перспективным семейством грузовиков с новой кабиной.

Новые автопоезда, имея целый ряд оригинальных узлов и агрегатов, в то же время в высокой степени обладают подетальной и поузловой унификацией с автомобилями семейства МАЗ-500А. Например, МАЗ-514 унифицирован с ними на 94,4 процента, а МАЗ-516Б — даже на 99 процентов.

Все пять новых моделей снабжаются V-образными восьмицилиндровыми двигателями ЯМЗ (см. таблицу) — причем на седельном тягаче МАЗ-515Б установлен 300-сильный двигатель с турбонаддувом — и восьмиступенчатыми трансмиссиями. Исключение составляет МАЗ-504В, на котором сохранена пятиступенчатая коробка передач.

Интересной конструктивной особенностью трехосных автомобилей МАЗ-515Б и МАЗ-514 является привод задних ведущих мостов. Он выполнен по схеме с «проходным» средним мостом. В этом случае передача крутящего момента на задние мосты осуществляется не двумя независимыми карданными валами, а одним, проходящим через средний мост к заднему. Преимущество такой схемы заключается в меньшем количестве карданных шарниров и отсутствии раздаточной коробки.

Для уменьшения углов промежуточного (межмостового) карданного вала задний мост, так же как и средний, оснащен так называемым приставочным редуктором. У среднего ведущего моста в такой редуктор встроено межосевой конический дифференциал. В сложных дорожных условиях, когда надо улучшить проходимость автопоезда, водитель может заблокировать дифференциал при помощи электропневматического привода.

Важным нововведением на МАЗ-515Б и МАЗ-514 являются пятисателлитный (на моделях МАЗ-500А и МАЗ-504В он сделан трехсателлитным) планетарный редуктор, встроенный в ступицу задних ведущих колес, и шестерни дифференциалов главных передач с увеличенным модулем зубьев. В результате удалось намного продлить срок службы (до 250 тысяч километров) ведущих мостов и их способность к восприятию больших нагрузок.

Говоря о повышении прочности и долговечности, надо отметить усиленную раму — основной несущий элемент автомобиля. Намечено довести срок ее

службы до капитального ремонта до 230—300 тысяч километров. В то же время на всех новых машинах конструктивно рамы выполнены таким образом, что при использовании шин размером 300—508 (11,00—20) и более, широких 320—508 (12,00—20) обеспечивается соблюдение требования ГОСТ 9314—59, ограничивающего ширину автомобилей величиной 2500 мм.

Среди других конструктивных особенностей новых МАЗов — удлиненные рессоры, которые мягче прежних, чем обеспечивается улучшение плавности хода автомобилей на 30—40 процентов.

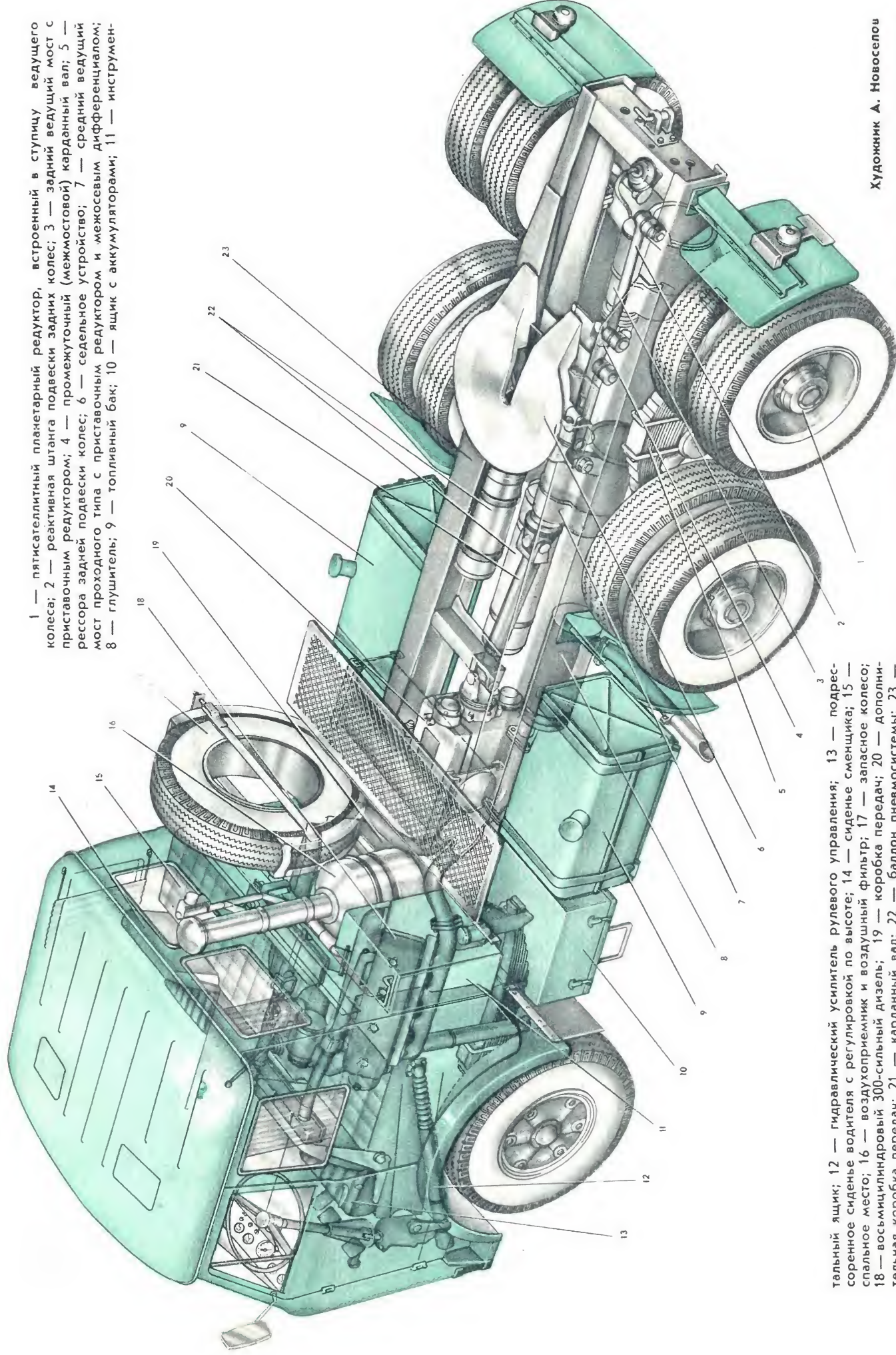
Тормозная система с пневматическим приводом в максимальной степени учитывает требования безопасности движения: она обеспечивает раздельный привод тормозов передней и задней осей и оснащена аварийным автоматическим тормозом (на случай, если упадет давление воздуха в системе).

Большое внимание уделяют наши конструкторы улучшению условий труда водителя. Значительно усовершенствован интерьер кабины. Новая панель приборов, подрессоренные, с регулировкой по высоте сиденья, мягкая внутренняя обивка с термошумоизоляцией, мягкие противосолнечные козырьки, обеденный столик, шторы на окнах, спальные места с индивидуальными плафонами освещения, эффективный отопитель, удобные поручни и другие до деталей продуманные нововведения обеспечивают водителю то, что мы называем комфортом.

Для улучшения питания двигателя свежим воздухом и снижения шума в кабине воздушные заборник и фильтр двигателя вынесены из подкапотного пространства и установлены позади кабины. Платформы бортовых автомобилей, прицепов и полуприцепов сделаны металлическими с деревянным полом. Они оборудуются тентом и выполняются с учетом требований международных и междугородных перевозок грузов.

Применение топливных баков оригинальной формы и увеличенной емкости обеспечивает автопоездам запас хода по топливу примерно на 1000 километров.

Заканчивается третий, решающий год пятилетки. Накопленный коллективом опыт в разработке и освоении новых образцов автомобильной техники создает уверенность в том, что задания, определенные Директивами XXIV съезда КПСС, будут успешно выполнены.



1 — пятастый планетарный редуктор, встроены в ступицу ведущего колеса; 2 — реактивная штанга подвески задних колес; 3 — задний ведущий мост с приставочным редуктором; 4 — промежуточный (межмостовой) карданный вал; 5 — рессора задней подвески колес; 6 — седельное устройство; 7 — средний ведущий мост проходного типа с приставочным редуктором и межосевым дифференциалом; 8 — глушитель; 9 — топливный бак; 10 — ящик с аккумуляторами; 11 — инструмен-

тальный ящик; 12 — гидравлический усилитель рулевого управления; 13 — подре-соренное сиденье водителя с регулировкой по высоте; 14 — сиденье сменщика; 15 — спальное место; 16 — воздухоприемник и воздушный фильтр; 17 — запасное колесо; 18 — восьмицилиндровый 300-сильный дизель; 19 — коробка передач; 20 — дополни-тельная коробка передач; 21 — карданный вал; 22 — баллон пневмосистемы; 23 — рама.

Художник А. Новоселов

СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ МАЗ-515Б



В ПОМОЩЬ
ОРГАНИЗАЦИЯМ

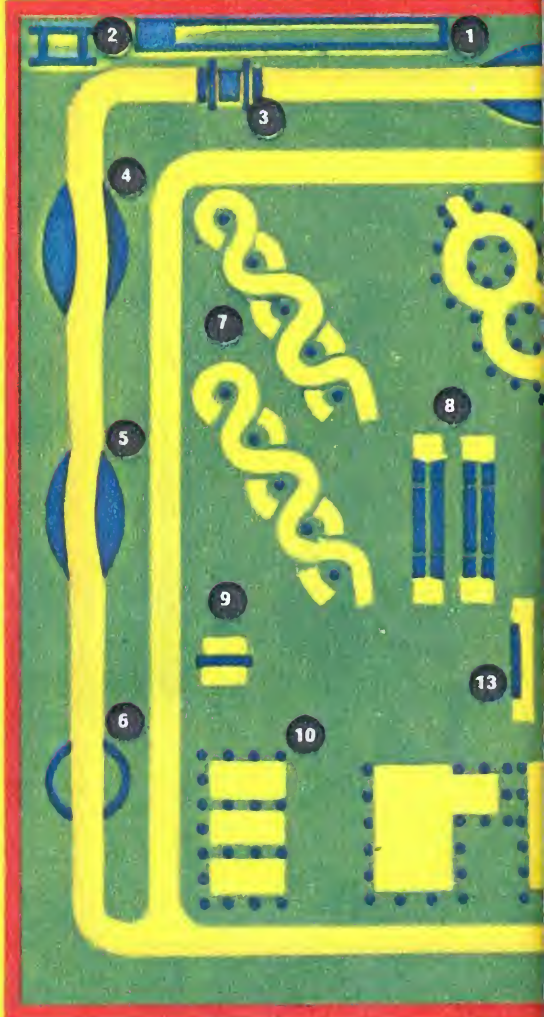
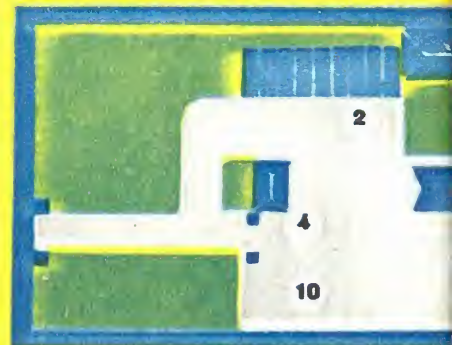
ДОСААФ

На такой базе Бердичевский
автомотоклуб готовит буду-
щих воинов-водителей

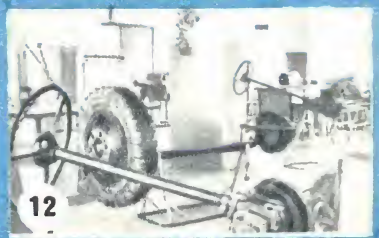
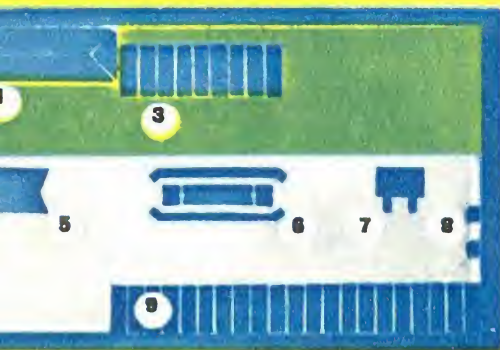
Статью о нем читайте на
стр. 8

1 — учебный корпус авто-
мотоклуба; 2 — классы лабора-
торно-практических занятий по
эксплуатации автомобилей; 3 —
общепитие для иногородних
курсантов; 4 — контрольно-тех-
нический пункт; 5 — пункт тех-
нического обслуживания на че-
тыре поста; 6 — место мойки
автомобилей; 7 — склад ГСМ;
8 — выезд на автодром; 9 —
теплые боксы; 10 — площадка
для стоянки автомобилей; 11 —
один из классов занятий по ус-
тройству автомобилей; 12 —
класс практических занятий.

Учебный комплекс

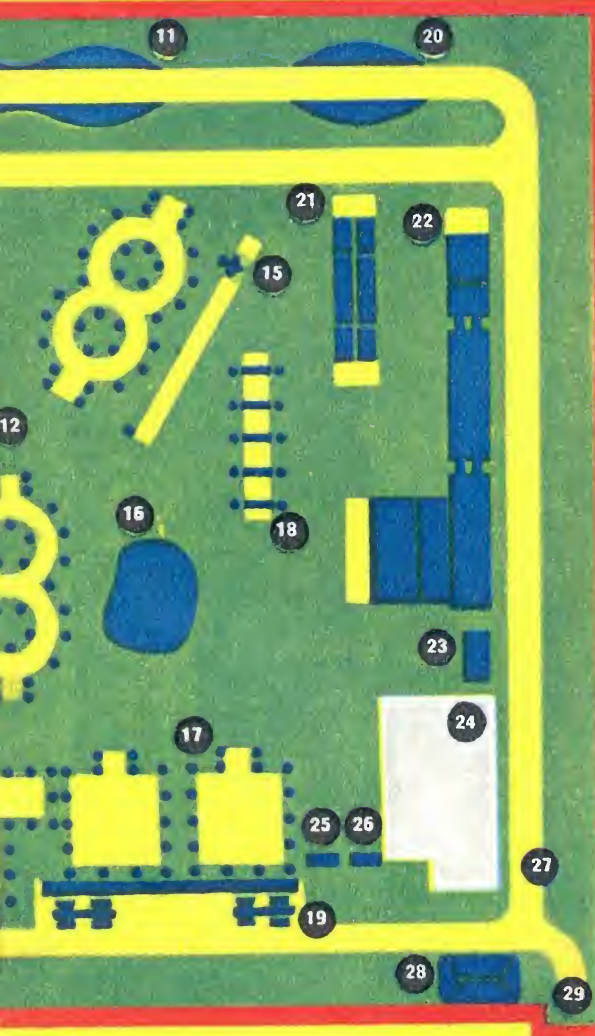


АВТОМОТОКЛУБА



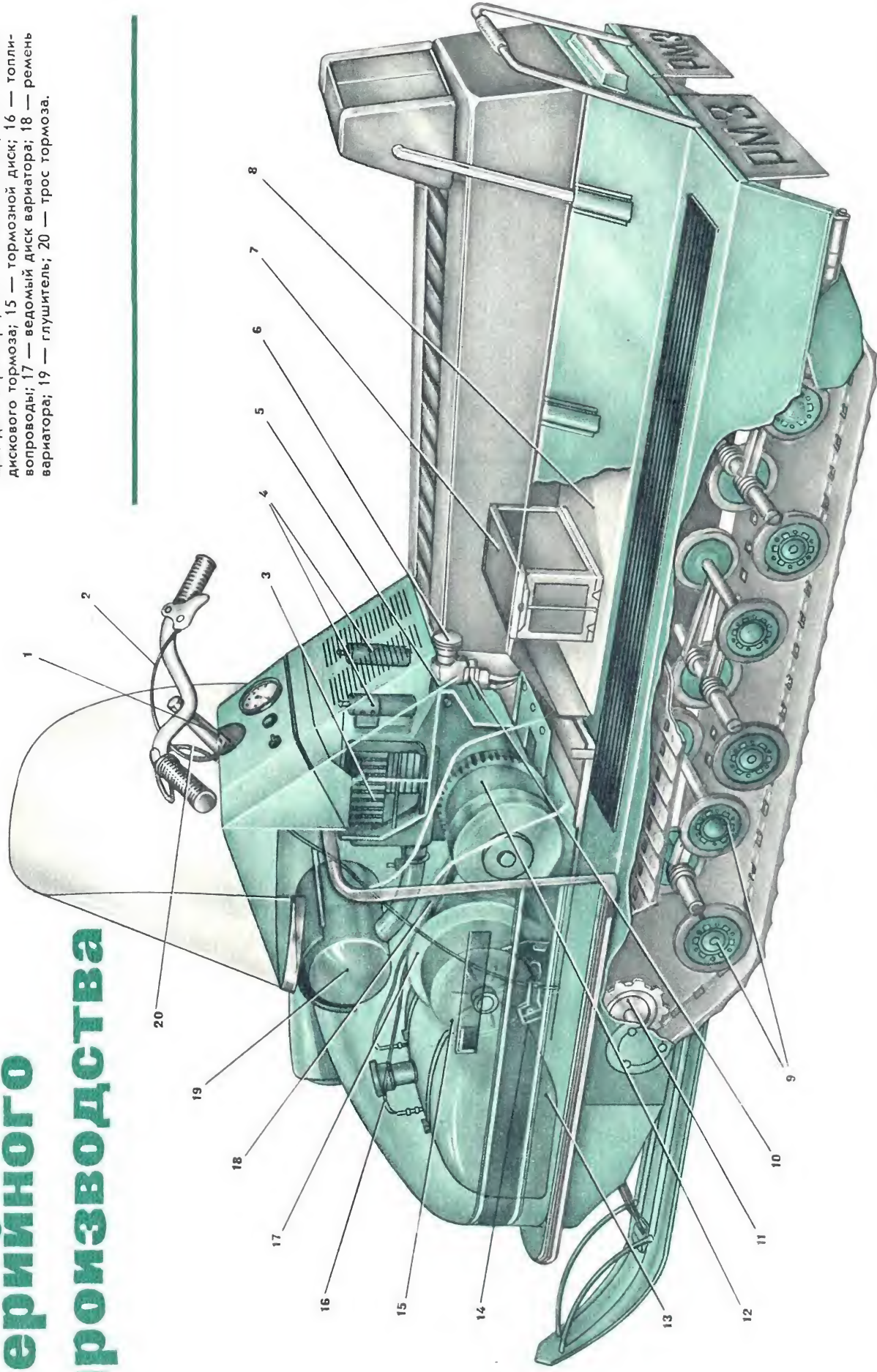
ЭЛЕМЕНТЫ СПОРТИВНОГО КОМПЛЕКСА: 1 — тир; 2 — спортивная площадка для подготовки курсантов и сдачи нормативов ГТО.

СООРУЖЕНИЯ АВТОДРОМА: 3 — железнодорожный переезд; 4 — левый косогор; 5 — правый косогор; 6 — воронка; 7 — змейка; 8 — колея; 9 — вертикальная стенка; 10 — бокс (въезд на стоянку); 11 — холм — выбоина — холм; 12 — габаритные восьмерки для автомобилей разных марок; 13 — доска; 14 — габаритные дворики с боксами; 15 — эстафета; 16 — водоем (для сброса воды); 17 — габаритные дворики; 18 — габаритный тоннель; 19 — остановка автомобилей у тротуара; 20 — холм; 21 — эстакада; 22 — железнодорожные платформы; 23 — погрузочная площадка; 24 — площадка начального обучения; 25 — линия старта; 26 — линия финиша; 27 — кольцевой маршрут; 28 — классы для изучения автомобиля и Правил движения; 29 — въезд на автодром.



«БУРАН» — снегоход серийного производства

1 — рулевая колонка; 2 — трос дросселя; 3 — двигатель; 4 — катушки зажигания; 5 — карбюратор; 6 — воздушный фильтр; 7 — батарея аккумуляторов; 8 — багажное отделение; 9 — балансирующие катки; 10 — топливный фильтр; 11 — ведущая звездочка; 12 — ведущий диск вариатора; 13 — топливный бак; 14 — скоба дискового тормоза; 15 — тормозной диск; 16 — топливopоводы; 17 — ведомый диск вариатора; 18 — ремень вариатора; 19 — глушитель; 20 — трос тормоза.



...снегоход «Буран»
прошел межведомственные испытания
и рекомендуется к серийному
производству.

Из акта испытаний

Этого заключения с нетерпением ждали не только создатели снегохода, но и те, кому он предназначается, — жители северных районов, знавшие о снегоходе по сообщениям печати. Итак, большая работа завершена — «Бурану» открыта «зеленая улица». Наш корреспондент побывал на Рыбинском моторостроительном заводе и беседовал с директором П. В. КУЗНЕЦОВЫМ, заместителем главного инженера А. И. РАДЧИКОМ, заместителем главного конструктора Г. П. ДЕРУНОВЫМ, внесшими большой вклад в постройку снегохода. Вот что ответили они на вопросы представителя редакции.

Почему предприятие взялось за производство снегоходов — машин, которые в нашей стране еще не выпускались?

Значительное расширение выпуска товаров народного потребления, намеченное Директивами XXIV съезда КПСС, обязывает промышленные предприятия полнее использовать для этой цели свои производственные мощности. Мы тщательно изучили имеющийся в стране ассортимент промышленных товаров, потребность в них, взвесили возможности и пришли к выводу, что обязаны и в силах выпускать нужные людям изделия, еще не нашедшие производителя, оставив традиционные ножи или мясорубки (не подумайте, что относимся к ним пренебрежительно) менее мощным предприятиям.

Трудно сейчас установить, при каких обстоятельствах родилась мысль строить снегоход, но постепенно все больше и больше людей на заводе заражались ею. В числе сторонников этого нового дела был и наш прежний директор П. Ф. Дерунов. Благодаря усилиям энтузиастов вскоре была организована группа, которая занялась поисковыми работами — анализом зарубежного опыта, экономическими расчетами и выбором типа машины.

Завод остановился на двухгусеничном снегоходе, более сложном и тяжелом по сравнению с одногусеничным. Чем было вызвано такое решение?

По этому поводу было много споров. Взвешивались преимущества и недостатки обоих типов, причем аргументы за и против того или иного возникали все время, пока шли испытания прототипов и параллельно изучались потребности будущих владельцев снегоходов. Наконец, чаша весов склонилась в пользу двухгусеничной машины. Она способна двигаться в особо тяжелых условиях и при собственной грузоподъемности 200 кг может еще буксировать лыжный прицеп общим весом 250 кг.

Одногусеничному снегоходу это не под силу. Однако мы не отказываемся от него совсем. В будущем предполагаем расширить типаж снегоходов, включив в него и одногусеничную модель.

Выходит, что «Буран» — отец будущего семейства снегоходов?

Надеемся, что он станет им. А произойдет это тем быстрее, чем охотнее другие заводы подключатся к производству его «родственников».

Создать новую машину и освоить ее выпуск—всегда дело трудное и хлопотное. Не был ли исключением «Буран»?

Пожалуй, он был исключением, но только, если можно так сказать, в обратном смысле — ставя перед нами множество совершенно незнакомых сложных задач. Это относится ко всем этапам его производства. Начать хотя бы с рождения конструкции, в частности двигателя. Использовать готовый мотоциклетный мотор не удалось: не те характеристики, мало удовлетворяет условиям Севера, плохо komponуется в машине. То же относится и к карбюратору, приборам зажигания. Снегоходу нужна бесступенчатая трансмиссия, к тому же способная передавать большие усилия, а у нас такой не было. Пришлось создавать и новый мотор, и мощный клиноременный вариатор, и надежный источник электрического тока — магдину.

Из других частей машины, производство которых представляло наибольшие трудности, следует назвать гусеницы. Условия, которым они должны удовлетворять, поистине жестоки. Здесь и морозостойкость, и прочность, и хорошее сцепление с дорогой, а вместе с тем — легкость, надежность и, конечно, долговечность.

Нельзя было забывать и требования технической эстетики — привлекательный внешний вид, удобства водителя и пассажира, легкость управления и т. п.

Вероятно, в решении этих задач помогли другие организации?

Безусловно. Мы сотрудничали с ВНИИМотопромом*, который оказал нам большую помощь в доводке двигателя, с ЦНИИТА** — в разработке карбюратора, с ВНИИРПом*** и Курским заводом резино-технических изделий — в создании гусениц и с некоторыми другими предприятиями по разным вопросам.

Можно ли считать «Буран» окончательно отработанным вариантом машины?

Мы были бы, вероятно, плохими инженерами, если бы так считали. Хотя «Буран» и хорошо сдал экзамены, работа по его усовершенствованию продолжается. Собственно, так бывает с каждой конструкцией. Не забывайте, что это первый отечественный снегоход промышленного производства. Опыт эксплуатации покажет, какие усовершенствования придется внести в конструкцию. Ведь «Буран» попадет в руки людей, многие из которых имеют самое поверхностное знакомство с техникой, и снегоход будет первой машиной, которой они должны управлять.

Кстати, трудно ли научиться водить «Буран»?

Представьте, значительно легче, чем, скажем, мотоцикл. Все его управление — руль, рычаги газа и тормоза. Последние приходится пользоваться очень редко, поскольку по инерции машина благодаря гусеницам почти не движется. Стоит убрать «газ», которым регулируется скорость, как снегоход почти сразу останавливается.

* Всесоюзный научно-исследовательский конструкторский и технологический институт мотоциклов и малолитражных двигателей внутреннего сгорания.

** Центральный научно-исследовательский институт топливной аппаратуры.

*** Всесоюзный научно-исследовательский институт резиновой промышленности.

В Норильской области, где проводились испытания, машину давали для пробы поехать местным жителям. Большинство с первого раза успешно справлялось с этой задачей.

Сколько машин намечено выпустить в ближайшие годы и где они будут продаваться?

В прошлом году было сделано и продано 100 машин — первая опытная партия. В этом году завод должен собрать 1000 снегоходов. С будущего года производство будет увеличиваться. Обеспечить выпуск такого количества машин нам поможет Калужский моторостроительный завод, который осваивает производство двигателей. Продаются снегоходы только индивидуальным владельцам (цена — 2000 рублей) в некоторых северных городах через торговые базы, которые заключили с нами договоры.

А как планируется организовать обслуживание снегоходов?

Этим будут заниматься по поручению завода существующие станции «Росавтотехобслуживания». Разумеется, что покупать снегоходы имеет смысл лишь жителям тех районов, где есть такие станции (там, где продают снегоходы). По мере роста производства будет расширяться и география распространения снегоходов.

Что бы работники завода хотели пожелать будущим владельцам «Буранов»?

Во-первых, тысячи счастливых километров, во-вторых, относиться к машине как к своему другу, а в-третьих, делиться с заводом замечаниями, пожеланиями, предложениями.

Техническая характеристика

Общие данные

Максимальная скорость, км/час	50
Преодолеваемый подъем, градусы	45
Запас хода по топливу, км	100
Грузоподъемность, кг	200
Число мест	2
Полный вес буксируемого прицепа, кг	250
Наименьшая температура окружающего воздуха, при которой может работать снегоход, градусы	—50
Вес (сухой), кг	260
Удельное давление на грунт, кг/см ²	0,333

Двигатель

Тип	двухтактный с принудительным воздушным охлаждением
Число цилиндров	2
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	76/70
Рабочий объем, см ³	635
Степень сжатия	9,5
Мощность, л. с.	25
Топливо	бензин АИ-93 в смеси с маслом
Пуск	электрический и ручной

Ходовая часть

Число гусениц	2
Ширина гусеницы, мм	380
Тормоз	дисковый
Подвеска гусениц	пружинная
Лыжи	рессорная

Электрооборудование

Напряжение в сети, в	12
Династартер	60 вт

НЕСОСТОЯВШАЯСЯ МЕДАЛЬ

Как был разыгран финал чемпионата мира по спидвею



Заязд возглавляет Григорий Хлыновский.
Фото К. Соко

Я думал, что такое бывает только на чемпионатах мира по хоккею или футболу. С утра и до вечера толпы болельщиков у отеля, где живут спортсмены, охота за автографами, тысячи зрителей на тренировках. Все это мне довелось увидеть в Катовице, куда я приехал освещать финал личного чемпионата мира по спидвею — гонкам на гаревой дорожке. Кажется, не только этот современный красивый город, центр промышленной Силезии, — вся спортивная Польша жила предстоящим чемпионатом.

Видно, есть объяснения тому, что в наш автомобильный век вновь на самый высокий гребень поднялся интерес к мотоциклетному спорту: 16 стран делегировало лучших своих гонщиков на чемпионат мира. 270 гаревиков оспаривали право быть в числе шестнадцати финалистов. Такого спидвея еще не знал.

В журнале «Баншпорт актуель», издающемся в ФРГ для любителей спидвея и трековых гонок, я прочитал статью его главного редактора Х. Калабиса «Последняя колея», где со знанием дела анализировались шансы участников финала.

«Кто станет чемпионом? После Абенсберга (в этом западногерманском городе был разыгран европейский финал — М. Т.) речь может идти только о четырех именах. Чемпион Европы Миханек, который достиг своей лучшей формы, обладатель титула Иван Маугер, который всегда хорошо выступает в Польше. Оле Ольсен, оправившийся после травмы, и юный Зенон Плех — местный кумир и тайная надежда 100 тысяч зрителей. Может быть, в таком порядке они и займут места? Гонщики Советского Союза не имеют серьезных шансов», — заключает автор.

При всей своей спортивной эрудиции Калабис все же ошибся, и прежде всего в оценке возможностей мотоспортсменов социалистических стран.

...Весьма запутанный регламент многоэтапного чемпионата мира дает право организаторам финальной встречи выставить сразу пять спортсменов без отборочных соревнований. Остальные одиннадцать определяются в так называемом европейском финале. Он сводит победителей континентальной и скандинавско-британской зоны.

Наш мастер спидвея оказался сильнейшими в континентальной зоне, и все восемь путевок на европейский финал достались им. Одну, правда, не удалось использовать — заболел лидер советских гаревиков чемпион страны Владимир Гордеев. Но и в ослабленном составе четвертым удалось пробиться в финал чемпионата мира: новосибирцу Владимиру Пазникову (в Абенсберге он был третьим), Владимиру Заплешному (Владивосток), Валерию Гордееву (Баланово) и Григорию Хлыновскому (Ровно). Как-то сложится для них поединки со звездами мирового спидвея из Австралии и Англии, Дании и Новой Зеландии, Польши и Швеции? Ведь, честно говоря, мы уже устали ждать, когда имена наших гаревиков снова окажутся в списке призеров личного первенства мира, как это было в 64-м и 65-м годах.

...Первый старт в 15.00, а трибуны (места здесь не нумерованы) заполнены с утра, и народ все прибывает. Забны все проходы, вся «галерка» — верхняя площадка для стоячих мест.

На поле развертывается феерическая картина. Оркестр гурников (шахтеров) в

БОЛЬШИЕ ГОНКИ ЮВЯСКЮЛЯ

Ралли «Тысяча озер», или, как их называют, «Большие гонки Ювяскюля», ежегодно становятся самым значительным событием в автомобильном спорте Финляндии. В нынешнем году они проходили уже как один из этапов чемпионата мира среди заводских марок. Это, естественно, вызвало еще больший интерес к ним у спортсменов многих стран и обострило борьбу на трассе.

Большие гонки Ювяскюля по своей сложности значительно отличаются от других международных ралли. «Тысяча озер» — это тяжелейшее испытание и для водителей и для машин. При сравнительно небольшой дистанции (1500 километров) трасса ралли включает свыше 40 скоростных участков. Их общая протяженность 500 километров. Гонщикам приходится мчаться по узким дорогам с гравийно-щебеночным покрытием, лес-

ным участкам, то и дело встречаться с закрытыми поворотами, преодолевать многочисленные подъемы и спуски. Обзорность вперед порой не превышает 10 метров. Соревнования называют также «ралли тысячи прыжков», очень удачно подчеркивая характер дорог. Прыжки на 20—30 метров здесь обычное дело.

Постоянными участниками ралли «Тысяча озер» являются советские гонщики, которые пользуются большой популярностью среди любителей автоспорта Финляндии. Они показывают высокое мастерство, упорство, волю к победе. Большого успеха советские спортсмены добились на соревнованиях этого года.

На старт ралли вышло 109 экипажей, а финишировали и получили зачет только 55. Сходы, начавшиеся буквально с первых километров пути, лишний раз под-

твердили, что и на этот раз организаторы соревнований предложили участникам исключительно трудную трассу. Да еще один за другим, почти непрерывной цепочкой, следили скоростные спецучастки, на которых гонщики выжимали из своих машин все, на что они способны.

Тяжелые ряды участников. Однако, проявляя большое мужество и мастерство, к финишу упорно продвигались три советских экипажа — С. Брундза с напарником В. Ильиным, В. Бубнов и А. Печенин, Л. Потапчик и С. Яковлев.

В итоге команда СССР заняла второе место в национальном зачете, уступив только хозяевам трассы, и получила приз за лучшие результаты среди иностранных клубов. Экипаж С. Брундза — В. Ильин завоевал первое место в девятом классе машин (до 1600 см³, группа 2). Он ока-

своих великолепных нарядах, знаменосцы, гимнасты, юные барабанщики, шары, флаги. Все это движется — меняется на глазах и создает атмосферу приподнятости, ожидания интереснейшего спортивного зрелища.

Под национальными флагами в семи открытых машинах (по числу стран-участниц) совершают марш гонимых. Я захожу на самом верху, в ложе прессы. Отсюда не видно выражения лиц наших ребят, но хорошо различимы их светлые жилеты с алым серпом и молотом на груди. Так хочется крикнуть им, перебив шум стадиона: «Ребята, не подкачайте, будьте молодцами!» Впрочем, и без этого, я знаю, они готовы отдать все, все без остатка предстоящей спортивной борьбе.

В первом же заезде жребий сводит Пазникова и Хлыновского с фаворитом № 1 — шведом Миханеком и экс-vice-чемпионом мира поляком Валашеком. Все ждут дуэли между двумя титулованными гонимыми. Но что это? Со старта вперед уходят наши ребята — Пазников, за ним Хлыновский. Швед пускается в погоню, да где там! У победителя Пазникова — три очка, у Хлыновского — два. Первая сенсация. А сколько их еще было во всех двадцати заездах! Вот краткие выписки из блокнота, в котором я фиксировал ход гонки.

ЗАЕЗД № 4. Vice-чемпион мира швед Перссон сталкивается с австралийцем Баулджером и падает. Главный судья Трауншпургер (ФРГ) не реагирует на случившееся. Заезд легко выигрывает поляк Щакель.

ЗАЕЗД № 7. Хлыновский стартует в компании с одним из главных претендентов — победителем и призером чемпионатов мира датчанином Ольсеном и шведом Перссоном. С первого и до последнего мгновения — он хозяин положения. Добыты еще три очка.

ЗАЕЗД № 8. Четырехкратный чемпион мира Иван Маугер из Новой Зеландии проигрывает сразу двум польским гонимым — Щакелю и Плеху. Положение в группе лидеров неясное.

ЗАЕЗД № 9. За фальстарт судья снимает Миханека, и тот лишается всяких шансов.

ЗАЕЗД № 11. Один из самых драматичных. Четырежды судья фиксирует фальстарт. Второй раз явно по вине Маугера, но рефери не решает дисквалифицировать новозеландца. Наконец старт по всем правилам, и впереди Хлыновский. Три круга он лидер. Чемпион идет на огромный риск — обгон на вираже по «большому радиусу». На местной дорожке, укатанной и твердой, это крайне опасно. Хлыновский не ожидает атаки с этой позиции, финиширует вторым и упускает очко.

ЗАЕЗД № 15. В поединке с лидером соревнований поляком Щакелем Хлыновский добивается «чистой победы».

После 16-го старта, когда всем участникам осталось провести по одному заезду, на три медали претендуют четыре гонимых: Щакель — 11 очков, Хлыновский, Маугер, Плех — по 10.

Маугер выигрывает 17-й заезд, Щакель занимает второе место в 18-м, и оба набирают по 13 очков. Теперь все должен решить следующий старт, где встре-

чаются два других претендента. Обоим нужна только победа. Только она открывает путь к медалям.

История спидвея, как утверждают знатоки, помнит не много поединков победного накала. Оба соперника упускают на старте англичанина Коллинза. Сначала Плех, а затем Хлыновский обходят его, но Григорию приходится потратить на это больше времени, и польский спортсмен уже далеко. Поражение? Нет. Хлыновский — боец, он будет «сражаться» до последней возможности. И в самом деле, расстояние между ним и лидером начинает быстро сокращаться. До финиша остается чуть больше 200 метров. Хлыновский прижимается к внутренней бровке, находит лазейку и устремляется вперед. Все происходит перед ложей прессы, и я отчетливо, как при замедленной съемке, вижу: мотоциклы гонимых поровнялись, какие-то мгновения они идут рядом, колесо в колесо, а затем (ура!) машина Хлыновского начинает выходить вперед, сперва на полколеса, потом на колесо. На трибунах творится невообразимое. Сто тысяч, вскопав со своих мест, неистово кричат, воодушевляя земляка. И он не выдерживает — наваливается с мотоциклом на Хлыновского и падает. Коллинз успевает обехать его, а наш Гордеев наезжает на упавший мотоцикл и чудом избегает травмы. Судья не прекращает гонку. Хлыновский финиширует первым. Теперь ему вместе со Щакелем и Маугером в доп.полнительном заезде предстоит разыграть все три медали. А трибуны не утихают. И за шумом не слышно слов диктора, который объявляет решение главного судьи Трауншпургера дисквалифицировать... Хлыновского.

Позже рефери будет оправдываться, ссылаться на то, что у него «только два глаза», что он был очень далеко и не видел, как все произошло, и положился на местного судью. Но дело было сделано, и на старт дополнительного заезда вышло не три, а два гонимых — Щакель и Маугер. Новозеландец проиграл, и впервые чемпионом мира по спидвею стал представитель социалистической страны — 24-летний польский спортсмен Ежи Щакель. Серебряная медаль у Маугера, бронзовая у Плеха, которому судья дал два очка после падения. Г. Хлыновский — на пятом месте, В. Пазников — на шестом.

Да, что и говорить, медаль была близка. К тому же она могла быть и золотого достоинства. И не вина Григория Хлыновского в том, что он вернулся без награды.

Я пишу об этом не только для того, чтобы еще раз оттенить доблесть досафовского гонимого из Ровно, а с тем, чтобы подчеркнуть: могут наши ребята спорить на равных с прославленными новозеландцами, шведами, датчанами. Более того — могут побеждать их. И пусть выступление Григория Хлыновского в Катовице послужит для наших молодых гаревиков сигналом и решительному наступлению на заветный чемпионский титул.

М. ТИЛЕВИЧ,
спецкор «За рулем»

Катовице — Москва

РЕЗУЛЬТАТЫ: 1. Е. Щакель (13 очков); 2. И. Маугер (13); 3. З. Плех (12); 4. О. Ольсен (11); 5. Г. Хлыновский (10); 6. В. Пазников (8); 7. П. Валашек (8); 8. Вал. Гордеев (7)... 15. В. Заплешный (2)

Успех советских спортсменов

заялся впереди нескольких экипажей. Вступавших на более мощных БМВ и СААБ. В абсолютном зачете победа досталась Т. Мякинену и Г. Лиддону («Форд-эскорт РС»).

Результаты выступления советских спортсменов в таком трудном ралли, какими являются Большие гонки Юваскюля, еще раз свидетельствуют об их высоком мастерстве, надежности автомобилей.

Предлагаю читателям журнала «За рулем» сделанный мною на ралли «Тысяча озер» снимок, запечатлевший «Москвич-412» С. Брунды на трассе гонки.

Эрки АНТИКАЙНЕН,
корреспондент газеты
«Кансан Уутисет»

Финляндия,
г. Юваскюля



Впервые выступив на европейском первенстве, наши автомоделисты завоевали командную победу, одну золотую, две серебряных и одну бронзовую награды.

СИЛЬНЕЙШИЕ В ЕВРОПЕ!

Не раз мы участвовали в международных соревнованиях, но на чемпионат Европы ехали впервые. Стоит ли говорить, как велико было желание спортсменов выступить успешно и здесь, на встрече столь высокого ранга, тем более что проходила она вскоре после того, как наша федерация автомобильного спорта вступила в члены европейской. По пути в Капфенхарт — курортное место в ФРГ — только и было разговоров, что о предстоящих соревнованиях. Дебютантов это всегда особенно волнует.

Мы знали, что встретимся с сильными соперниками — командами Венгрии, Италии, ФРГ и другими, в составе которых немало громких имен. Среди них рекордсмены мира итальянка М. Мондани и венгр Л. Сюч, его соотечественники трехкратный чемпион Европы И. Петто и один из сильнейших в классе 1,5 см³ А. Шепес. К тому же соревнования эти самые представительные по числу участников — в каждом из четырех классов (1,5; 2,5; 5 и 10 см³) примерно тридцать человек.

Первыми запускаются модели 1,5 см³. Вместо заблуждений В. Еремеева из Тамбова с его моделью выступал москвич В. Попов. 194,279 км/час — таков результат. Его смог превзойти только А. Шепес. Третье место завоевал Э. Черныков из г. Жуковского Московской области. Второе и третье места — это уже успех.

Следующий — старт моделей 2,5 см³. Самую высокую скорость — 220,426 км/час развивает микроавтомобиль В. Попова. Это и золотая медаль и новый рекорд мира. В классе 5 см³ на редкость острая борьба развернулась между И. Петто и ленинградцем Н. Троневым. В первый день побеждает наш спортсмен с мировым рекордом (245,198 км/час), во второй — сопернику удается превзойти этот результат. Тронев становится серебряным призером.

Слабее выступили наши спортсмены в классе 10 см³, где В. Соловьев занял пятое место. Но исход командной борьбы был предreshен. Дебют оказался удачным. Команда завоевала первое место, в личном зачете — четыре медали всех достоинств.

Успех этот не случаен. Мастерство советских автомоделистов, представляющих многие клубы ДОСААФ, растет из года в год. Только на нынешнем первенстве страны было установлено 11 рекордов, в том числе превышающих мировые достижения. В этом же году наши спортсмены на соревнованиях в Болгарии, где встречались автомоделисты социалистических стран, заняли первое место.

К. ТУРБАВО,
заслуженный тренер РСФСР



РЕБЕНОК НА УЛИЦЕ

Заметки с Всесоюзного совещания по вопросам
предупреждения детского дорожно-транспортного
травматизма

Большие
проблемы
маленького
пешехода

Новые правила —
об особых
условиях
движения

Возмещение
вреда
от аварии

Школа,
где готовят
сотрудников
ГАИ

Может быть, есть детские игры и увлекательнее этой, хотя и ей интереса не занимать: по признанию родителей, ребятишек домой зовешь не дозовешься. Что же касается полезности, то здесь можно сказать наверняка: такие знания и навыки, которые несет эта игра, понадобятся детям и сегодня, и всегда, кем бы они ни стали, повзрослев. Ибо речь идет об умении правильно вести себя на улице, вести так, чтобы не стать виновником или жертвой дорожного происшествия. А приобретается умение в автогородках, или, как в иных местах их называют, на детских площадках по безопасности движения.

Вот один из автогородков. Он построен в Ростове-на-Дону пассажирским автотранспортным предприятием № 3, станцией технического обслуживания автомобилей и рядом других организаций. Имя ему дали «Пионер». И таких городков в городе еще шесть. Если мы сообщим вам также, что во всей стране на сегодня их насчитывается всего около шестидесяти, то вы согласитесь с нами, что в Ростове дела обстоят неплохо и здесь об этом деле думают. Такое вступление объяснит отчасти, почему Ростов и был выбран местом Всесоюзного совещания по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Когда под колесами машин гибнут дети — вдвойне, втрое больно и обидно. А случается это не так уж редко. Трудно назвать главную причину: то ли это незнание правил движения или просто неумение ориентироваться в сложной обстановке на дороге, озорство или ложное понятие о смелости?

Летчик-космонавт Герой Советского Союза Павел Романович Попович с горечью признавался, что в его почте попадают письма примерно такого содержания: «Я хочу стать космонавтом и с этой целью воспитываю в себе смелость и решительность: ежедневно риску жизнью, перебегая дорогу перед несущимися автомобилями». Комментарии, как говорят, излишни...

Практика показывает, что большинство подростков элементарное представление о правилах движения все же имеет. Но вот выполнять требования правил многие из них не считают нужным. Ясно, что здесь вина и семьи и школы. Ведь человеку, даже дошкольного возраста, помимо каких-то специальных знаний нужна еще и общая культура, а она начинается с самого малого: повиновения старшим, подчинения нормам поведения,

принятым в обществе. Я рискну утверждать, что именно невоспитанность детей и подростков имеет непосредственную связь со статистикой дорожных происшествий. А воспитание, известно, надо начинать как можно раньше.

На протяжении последних десяти лет шел непрерывный рост детского дорожно-транспортного травматизма, и лишь в прошлом году он был остановлен. Но наши дети — ровесники ускоренной автомобилизации, им жить в условиях, с какими мы еще дела не имеем. Как же действовать, чтобы в будущем, когда на дорогах появятся миллионы новых автомобилей, не возникла вновь проблема детского транспортного травматизма?

Именно для решения этого вопроса на совещание в Ростов прибыли работники ГАИ всех союзных республик, а также представители ЦК ВЛКСМ, ВЦСПС, министерств просвещения и здравоохранения, Госкомитета Совета Министров СССР по профессионально-техническому образованию и Академии педагогических наук.

В центре внимания были учащиеся общеобразовательных школ и профессионально-технических училищ. Здесь — главная точка приложения сил в работе с детьми и подростками. Кое-что в этом направлении делается.

Министерство просвещения СССР наконец включило в программу общеобразовательной школы внеурочное, факультативное изучение «Правил дорожного движения», подготовлены методическое пособие для учителей первых — восьмых классов и учебник для учащихся начальной школы. Это можно расценивать лишь как первые и притом робкие шаги. Предмет «Правила движения», по мнению многих участников совещания, должен быть не внеурочным, а полноценным в сетке учебных часов, каким он стал в начальных классах школ Литвы, где детский транспортный травматизм сократился почти наполовину.

Плодотворное участие в этом общем деле могут принять средства массовой информации. На совещании отмечались хорошие примеры. Положительно была оценена деятельность детской редакции ростовского радио, ежедневно выпускающей в эфир «Страничку ГАИ», киевского телевидения, ведущего прямые передачи с улиц и площадей столицы Украины, телевидения Казахстана, а также газет и журналов Литовской ССР, открывших на своих страницах специаль-



Этот маленький регулировщик сфотографирован нами в автогородке одного из детских садов Ростова-на-Дону. Такие игровые площадки появились уже во многих местах. На них дошколята знакомятся с азами «дорожной грамоты», учатся читать дорожные знаки и сигналы светофоров.

Фото Р. Озерского

ные рубрики, материалы для которых готовят общественные редакции.

В марте нынешнего года Министерство внутренних дел СССР, Министерство просвещения СССР и ЦК ВЛКСМ утвердили «Положение об организации на базе школ, домов пионеров, клубов и пионерлагерей отрядов юных инспекторов движения (ЮИД)». В Чечено-Ингушетии, например, создано уже около 70 таких отрядов. Неплохо проводится эта работа в Новгородской и Челябинской областях. Не обошлось и без перегибов. Конечно, нельзя поручать детям регулировать движение, дежурить с миллицейским жезлом на перекрестках. Не ребячье это дело. Их задача — знать правила движения и обучать им малышей, патрулировать возле школ и детских садов, дежурить там на пешеходных переходах, когда дети пересекают улицу, управлять движением на специальных детских автоплощадках.

Весьма перспективным представляется недавнее решение Министерства культуры СССР о создании в парках культуры и отдыха широкой сети детских автогородков с прокатными pedalными автомобилями и велосипедами. Хорошо было бы пойти по этому пути дальше и учесть опыт других стран, например Франции, где по детским автодромам курсируют выпускаемые небольшими партиями автомобильчики с маломощными двигателями внутреннего сгорания. Нечего и говорить, насколько это повысило бы у детей интерес к овладению техникой, а попутно (и ненавязчиво) им прививались бы навыки правильного, разумного поведения на дорогах в качестве и водителей и пешеходов.

На совещании отмечалось, что большую помощь в работе с детьми оказы-

вают Госавтоинспекции работники автотранспортных предприятий. В этой связи небезынтересно отметить и опыт ростовчан. Ростовское пассажирское автотранспортное предприятие № 3 шефствует над школами № 57, 65, 70. На базе одной из них — школы № 65 — шефы совместно с другими организациями Ленинского района строят профцентр для учащихся десятых классов: здесь будут оборудованы классы для изучения устройства автомобиля, правил движения, слесарная мастерская и гараж. В остальных школах для занятий по безопасности движения отведены специальные классы, которые оснащены плакатами и наглядными пособиями. Занятия проводят наиболее подготовленные члены дружины ГАИ, они же читают лекции в домоуправлениях района.

Совещание уделило внимание и роли семьи в обучении детей правилам поведения на улицах, в воспитании дорожной дисциплины. Авторитет старших для малышей в этом отношении имеет первостепенное значение, однако, к сожалению, папы и мамы сами далеко не всегда соблюдают законы уличного движения и эталоном поведения для маленького пешехода зачастую служить не могут.

Всесоюзное совещание в Ростове было организовано главным образом с целью обмена опытом по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в условиях стремительной автомобилизации. Как можно об этом судить по материалам докладов, выступлений, опыт уже накоплен, и немалый. Пройдет немного времени, он будет обобщен, систематизирован и станет общим достоянием.

А. АНТОНОВ,
участник совещания

г. Ростов-на-Дону

Уже шесть лет я участвую на общественных началах в работе экзаменационной комиссии Гомельской областной Госавтоинспекции. За это время передо мной прошли тысячи людей, и из года в год повторяется одна и та же картина, характерная, по-видимому, не только для нашей области. Если среди новичков число сдавших экзамен с первого раза составляет примерно 80 процентов, то из шоферов, у которых истек срок лишения водительских прав, или из экзаменуемых в порядке экспертизы нарушителей правил движения удовлетворительные оценки получают всего 10—15 процентов.

Конечно, соответствующими положениями о приеме экзаменов предусмотрены некоторые меры, ограждающие комиссии от непроизводительной траты времени на неподготовленных водителей. Повторный экзамен им назначается через определенный срок, ограничено и число попыток (не более трех) для тех, кто готовился самостоятельно, после чего для них ставится обязательной организованная учеба на курсах. Однако для бывших водителей, у которых истек срок лишения «прав», такие ограничения практически отсутствуют. Они могут являться на переэкзаменовку ежедневно, сколько угодно раз. В результате некоторые из них безуспешно пытаются сдать экзамен по 14—18 раз подряд. Да-да, не удивляйтесь. А уж тех, кому это удалось сделать с пяти—восьми попыток, великое множество. Таким образом, повторный экзамен по правилам движения превращается в своеобразную лотерею: вдруг когда-нибудь да повезет. А между тем комиссия загружается совершенно ненужной работой.

В чем же дело? Почему опытные шоферы, проработавшие не один год за рулем, оказываются не в состоянии ответить на многие вопросы? По-видимому, в основе лежит причина психологического характера. Вероятно, бывший водитель во время самоподготовки не вникает в сущность каждого пункта Правил, а белло просмотрев их, делает заключение — «это я знаю!» На самом деле он узнавание принимает за знание, а более или менее твердо усвоил лишь те положения, с которыми повседневно сталкивался на практике, иногда весьма недостаточной и однобокой, особенно в глубинных сельских районах.

Думается, что для быстрейшего возвращения в строй водителей, у которых истек срок лишения «прав», повышения качества их подготовки и запрещения знаний следовало бы создать, при автошколах краткосрочные группы или курсы переподготовки шоферов, имеющих длительные перерывы в вождении и не сумевших самостоятельно освоить правила движения. Одновременно надо будет ввести такой, например, порядок: если шофер после трех попыток не сможет сдать экзамен, его следует обязательно направить на краткосрочные курсы.

Предлагаемое изменение порядка переэкзаменовки содействовало бы, на мой взгляд, укреплению дисциплины водителей и положительно сказалось на безопасности движения.

А. КОСАЧЕВСКИЙ,
подполковник в отставке

г. Гомель

Изучаем новые Правила дорожного движения

ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ ДВИЖЕНИЯ

В этом разделе содержатся предписания, касающиеся условий, в которых водителю необходимы особая внимательность и знание специальных правил безопасной езды. К таким условиям относятся: движение по скоростным и горным дорогам, езда в темное время суток, буксировка транспортных средств и учебная езда. Заметим, что в старых Правилах о режимах на скоростных дорогах речи вообще не было, а требования к движению в темное время суток входили в раздел, описывающий общий порядок езды.

Между тем статистика дорожно-транспортных происшествий показывает, что движение в темноте характеризуется более высоким уровнем аварийности и тяжести ее последствий. В первую очередь это связано с ослаблением зрительного восприятия обстановки. Компенсировать его в какой-то степени и призваны строгие требования к работе приборов наружного освещения, а само появление этих требований в разделе «Особые условия движения» все водители должны рассматривать как особое внимание к соблюдению правил безопасности движения в темное время суток.

Другой новый подраздел — «Движение по скоростным дорогам» появился в связи с расширением и совершенствованием дорожной сети в стране и строительством магистралей, создающих возможности для высоких скоростей. Свой комментарий мы и начнем с него.

Движение по скоростным дорогам

Сразу оговоримся, что этот раздел Правил рассчитан в значительной мере на перспективу. Сейчас у нас еще мало настоящих скоростных магистралей, но число их и протяженность неуклонно растут, и уже пора серьезно позаботиться о правильной организации скоростного движения.

На таких дорогах в интересах собственной же безопасности не должны появляться ни пешеходы, ни велосипедисты. Не имеют права выезжать на них гужевые повозки и даже механические транспортные средства, если их максимальная скорость по технической характеристике меньше 40 км/час. Всем им нельзя двигаться не только по проезжей части, но и по обочине, запрещен здесь и прогон скота.

Останавливаться на скоростных дорогах можно только на специально выделенной стояночной полосе или площадке, перед которой есть дорожный знак 4.12 «Место стоянки». Это ограничение вызвано тем, что при высоком темпе всего транспортного потока машина, остановившаяся на пути многих, представляет очень серьезную опасность. Ведь при движении со скоростями порядка 120—150 км/час, реальными на таких магистралях, увеличивается не только тормозной путь автомобиля, но и время реакции водителя. Кроме того, из быстро движущейся машины водителю трудно мгновенно определить, стоит или едет автомобиль, который показался впереди. Ну а если уж остановка вынужденная, надо выставить позади автомобиля знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь. (Можем сообщить, что промышленность уже начала их серийный выпуск.)

С целью устранить всякие помехи движению на скоростных дорогах запрещены развороты (делать это придется на двухъярусных пересечениях магистралей с другими дорогами), задний ход и учебная езда. Сколько бы полос ни имела скоростная дорога, грузовые автомобили должны двигаться только по первым двум.

Даже сам въезд на скоростную дорогу подчиняется определенным правилам. У примыкающих других дорог скоростная магистраль обычно имеет уширения проезжей части. Это полосы ускорения, позволяющие тем, кто въезжает на скоростную дорогу, разогнаться без помех для других. Так вот, отделена эта полоса разметкой от остальной проезжей части или нет, при въезде вы долж-

ны следовать только по ней и вливаться в общий поток, не нарушая его ритма. Если полосы ускорения нет (что может встретиться в редких случаях на примыканиях с очень малой интенсивностью движения), то надо уступить дорогу всем следующим по скоростной трассе, а затем только продолжать движение.

Движение по горным дорогам

Горные дороги опасны крутыми, затяжными спусками и подъемами, а также поворотами малого радиуса, где резко ограничена видимость. Из-за стесненных возможностей обычно проезжая часть горных дорог имеет малую ширину. Поэтому встречный разъезд здесь требует особой внимательности. Аналогичные ситуации складываются и на участках обычных дорог, перед которыми мы встречаем знаки 1.12 «Крутой спуск». Пункт 130 Правил требует, чтобы при встречном разъезде водители, движущиеся под уклон, уступали дорогу едущим в гору (на подъем); в случае останова последних значительно труднее тронуться с места, чем тому, кто находится на спуске. К тому же при откатывании назад водителю очень трудно обеспечить правильное положение автомобиля, в то время как движущийся под уклон хорошо видит дорогу впереди и может четко ориентироваться. Об этом следует всегда помнить.

Специфические условия горных дорог диктуют запрет движения с выключенным сцеплением или передачей (накатом) на спусках, буксировки на гибкой сцепке, а при гололеде — и всякой буксировки вообще.

Запрещение двигаться накатом исходит из следующего. При включенной передаче, во-первых, тормозящее действие двигателя несколько снижает нагрузку на тормозные механизмы, а следовательно, вероятность их перегрева и, во-вторых, меньше опасность возникновения блокировки («юза») колес, вследствие которой обычно происходит занос.

На спусках и крутых поворотах горных дорог крайне трудно добиться синхронности действий водителей буксируемого и буксирующего автомобилей, которая требуется при гибкой сцепке, а следовательно, велика опасность их столкновения или выезда буксируемого за пределы колеи автомобиля-тягача. Вот почему на горных дорогах Правила разрешили только жесткую сцепку.



ВЕНГРИЯ. Быстрый рост автомобильного парка в Будапеште обязывает искать новые решения в борьбе за скорость доставки пассажиров общественным транспортом. В качестве одного из них разработана маршрутная схема движения автобусов-экспрессов. На ряде направлений с интенсивными пассажиропотоками такие автобусы будут работать постоянно, на других — только в утренние и вечерние часы «пик». Одновременно с этим ведется большая работа по совершенствованию маршрутной сети обычных городских автобусов.

ПОЛЬША. С каждым годом увеличивается парк легковых автомобилей. Тем не менее основная часть пассажирских перевозок по-прежнему будет выполняться общественным транспортом. Его удельный вес, согласно прогнозам, к концу этого десятилетия во всех городах возрастет примерно на 25 процентов. Из-

менится и «расстановка сил» на общественном транспорте — с городских улиц полностью исчезнут троллейбусы, в то время как автобусное и трамвайное сообщение получит дальнейшее развитие.

АНГЛИЯ. Фирма «Данлоп» объявила о создании «самого надежного в мире» автомобильного баллона. По заявлению специалистов фирмы, при проколе такой шины автомобиль может двигаться с прежней скоростью на расстоянии до ста километров. Секрет состоит в том, что внутри шины помещена металлическая лента с шестью небольшими цилиндрами, в которых находится специальная смесь. После прокола смесь, выливаясь, преобразуется в пар, который моментально блокирует отверстие в шине.

АНГЛИЯ. Профессор Джон Юдкин из Лондона предостерегает автомобилистов и

от переизбытка и от езды на полный желудок. Голод значительно снижает содержание сахара в крови, что ухудшает реакцию.

ГОЛЛАНДИЯ. В ближайшее время на дорогах с интенсивным автомобильным движением начнут устанавливать табло, на которых загорающиеся цифры будут указывать наибольшую для данного момента скорость. Компьютер станет изменять величины допустимых скоростей в зависимости от плотности движения.

США. В настоящее время в стране насчитывается 93 миллиона легковых машин и около 20 миллионов грузовиков. Протяженность дорог превышает 6 миллионов километров. Каждый год водители «наезжают» более полутора миллиардов километров. Каждые сутки в автомобильных катастрофах гибнет 150 человек.

В гололедицу, когда наледь на дороге снижает коэффициент сцепления шин с покрытием до 0,2—0,1, проблематично торможение даже одиночных автомобилей, особенно на спусках, где опасность бокового скольжения достаточно реальна. В таких условиях, как уже сказано, всякая буксировка недопустима. Так что, если на горной дороге гололедица застала водителей вдруг, они должны прекратить буксировку, остановившись в ближайшем безопасном для стоянки месте.

Обращаем внимание на то, что правила езды по горным дорогам не предоставляют ныне преимуществ водителям, движущимся по стороне обрыва. Строители в последние годы предприняли эффективные шаги по уширению дорог на поворотах и устройству ограждений вдоль обрывов. Кроме того, действие этого положения прежде на многих участках дорог сводило на нет приоритет движущихся на подъем, что создавало часто более опасную обстановку.

Движение и стоянка в темное время суток

Новые Правила обязали водителей включать внешние световые приборы не только с наступлением темноты, но и днем, если видимость по метеорологическим условиям меньше 100 м, а также при проезде туннелей. С наступлением темноты — требования те же, что и раньше: на участках дорог, имеющих наружное стационарное освещение, разрешено движение с ближним светом фар или габаритными огнями (в зависимости от степени освещенности дороги и состояния зрения водителя); при отсутствии стационарного освещения — с дальним или ближним светом фар, но не с габаритными огнями.

Дальний свет всегда должен быть перекрыт на ближний, когда он может ослепить других водителей: при встречном разъезде (как минимум за 150 метров), а также при возможности ослепления попутного водителя (через зеркало заднего вида).

Водитель обязан предвидеть и другие случаи, когда дальний свет фар его транспортного средства надо переключать на ближний. Например, при повороте с одной дороги на другую, где могут быть встречные автомобили. Если нет полной уверенности в их отсутствии, следует временно переключить фары на ближний свет.

Важнейшим условием безопасности встречного разъезда является исправность обеих фар: ведь если горит одна фара, транспортное средство воспринимается встречным водителем, как мотоцикл. В связи с этим в пункте 165 указано, что на крайний случай, когда не горит одна из фар или габаритный огонь, свет должен быть обязательно обеспечен с левой стороны. Таким образом, если у водителя исправна только правая фара и он не в состоянии добиться, чтобы горела левая (переставить, например, в нее исправную лампочку из правой фары), он не имеет права двигаться вообще. На дороге с наружным стационарным освещением можно временно ехать с одним левым подфарником (габаритным огнем).

Новым требованием Правил (о котором уже говорилось в разделе о скоростных дорогах) является предписание в случае вынужденной остановки на неосвещенной дороге, и когда при этом не действуют габаритные огни, выставить на расстоянии 25—30 м позади транспортного средства знак аварийной остановки (или мигающий красный фонарь), которым каждый автомобиль теперь должен быть укомплектован. Это требование безопасности предусмотрено международной Конвенцией о дорожном движении и имеется в национальных правилах движения большинства стран мира.

Рассматриваемый подраздел Правил содержит разрешение на дополнительное оборудование автомобилей противотуманными фарами, но не фарами-прожекторами или фарами-искателями (если они, разумеется, не предусмотрены конструкцией автомобиля). Противотуманные фары в случае их установки должны быть расположены симметрично продольной оси автомобиля на расстоянии не более 0,4 м от наружного габарита по ширине и ниже основных фар автомобиля. Пользоваться ими разрешено только в тех условиях, когда они благодаря широкому и низко расположенному пучку света дают эффект — в тумане, во время сильного дождя и снегопада, а также при движении по узким извилистым дорогам с большим числом крутых поворотов. Эти фары полагаются включать обязательно с габаритными огнями и освещением номерного знака.

Буксировка

Остановимся на новых положениях в правилах буксировки неисправных

транспортных средств. Прежде всего, это указание на то, что при любом способе буксировки (а они остались прежние) самое главное — обеспечить надежное крепление буксируемого транспортного средства. К сожалению, до сих пор нередки случаи, когда «теряют» в пути того, кто находится на буксире. В то же время по новым Правилам при буксировке на жесткой сцепке в буксируемом автомобиле может и не быть водителя, если связывающее звено обеспечивает его точное следование по колее автомобиля-тягача.

Для безопасности других участников движения теперь требуется обозначать гибкую сцепку (трос, канат) через каждый метр флажками или сигнальными щитками. Кстати, предел скорости буксировки на гибкой сцепке увеличен до 30 км/час. Наконец, запрещено буксировать транспортное средство с неисправным ножным тормозом, если его вес составляет больше половины фактического веса буксируемого автомобиля. Таким образом, буксировать, например, автомобиль «Волга» ГАЗ-21 с неисправными тормозами (вес машины с водителем примерно 1500 кг) может только автомобиль, имеющий фактический вес более 3 тонн.

Учебная езда

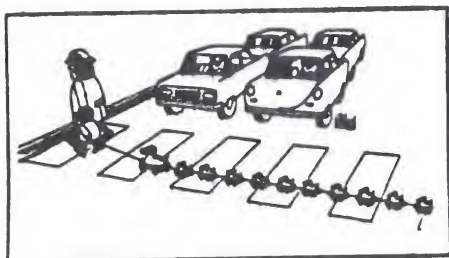
В регламенте учебной езды перемен нет. Как и прежде, обучение в автошколах должно вестись на специальных автомобилях, имеющих дополнительное оборудование (дублирующее управление, зеркала), а в индивидуальном порядке — на обычном транспортном средстве. В любом случае спереди и сзади такие машины должны иметь специальные опознавательные знаки (пункт 176). Обучать вождению может только инструктор, имеющий специальный документ на право обучения, и лишь в индивидуальном порядке — любой водитель со стажем не менее трех лет.

Сам обучаемый при выезде учебного автомобиля на дорогу (то есть за пределы учебной площадки, автодрома) обязан знать и выполнять Правила дорожного движения и иметь достаточные навыки управления, чтобы обеспечить безопасность езды.

Г. КЛИНКОВШТЕЙН,

член Межведомственной комиссии по разработке Правил дорожного движения

На дорогах всего света



США. По данным за 1972 год, среднее число пассажиров легкового автомобиля в стране составляет 1,9 человека. Средняя протяженность одной поездки равна 14,3 км, а среднегодовой пробег — 18 665 км.

ШВЕЦИЯ. Близится практическое осуществление многолетних планов строительства моста и туннеля, которые свяжут Швецию и Данию через проливы Балтийского моря. По мнению специалистов, на это уйдет пять лет.

Предполагается, что от прибрежного шведского города Мальмё до датского острова Салтхольм будет переброшен мост, а далее транспорт пойдет по туннелю до Амагера — района Копенгагена. Длина моста 10 километров, туннеля — 9 километров. Предусматривается шестиполосное движение по мосту и туннелю.

Стоимость строительства составит 1,2 миллиарда шведских крон. За проезд будет взиматься плата (15 крон с автомобиля и 4 кроны с каждого пассажира).

ЯПОНИЯ. Каждые сутки в стране под колесами автомобилей гибнут 40—45 человек. Эта цифра была бы еще больше, если бы не высокая дисциплина пешеходов. Уважительное отношение к дорожным знакам и сигналам воспитывается у японцев с детства.

Однако в последнее время полиция и городские власти озабочены ростом числа серьезных аварий, вызванных не пешеходами, а водителями. Поэтому недавно введен новый закон об уличном движении, предусматривающий суровые меры наказания водителей за нарушение правил. Увеличено число постов для контроля за скоростью движения автомобилей, повышены штрафы.

ВИНА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

С моим знакомым, владельцем «Москвича», случилась такая неприятная история: у его машины на ходу вдруг вышло из строя рулевое управление, она выскочила на тротуар и сбила пешехода. Следствие быстро установило, что водитель ни в чем не виноват, и уголовное дело прекратили. Однако, когда потерпевший обратился в суд, требуя возмещения ущерба, причиненного увечьями, его иск удовлетворили. Владелец «Москвича» пришлось оплатить пострадавшему расходы на лечение, возместить утраченный из-за потери трудоспособности заработок, компенсировать другие расходы. Правильно ли это?

Н. ЕГОРОВ

г. Саратов

Положение, в котором оказался владелец «Москвича», не такая уж редкость. Закон, действительно, предусматривает ряд случаев, когда лицо, не виновное в правонарушении, тем не менее привлекается к гражданско-правовой ответственности.

В статье 90 Основ гражданского законодательства СССР (есть соответствующие статьи и в республиканских гражданских кодексах) говорится: «Организации и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (транспортные организации, промышленные предприятия, стройки, владельцы автомобилей и т. п.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего».

Каковы особенности этой нормы права? Прежде всего, обратите внимание, закон специально говорит об ответственности организаций и граждан, чья деятельность характеризуется повышенной опасностью для окружающих, в частности транспортных организаций и просто владельцев автомобилей. Другая особенность заключается в условиях этой ответственности владельцев источников повышенной опасности: она предусмотрена, как видите, и при отсутствии вины организации или человека, которым принадлежит машина.

Вот почему был удовлетворен иск

потерпевшего к водителю «Москвича». Это не произошло бы лишь в двух случаях: если бы вред возник вследствие непреодолимой силы или из-за умысла потерпевшего (скажем, попытки самоубийства). Непреодолимой силой могут быть землетрясение, ураган, наводнение и другие стихийные явления, под воздействием которых автомобилем был причинен вред потерпевшему.

Правила об ответственности владельцев источников повышенной опасности могут показаться чрезмерно строгими, однако они способствуют более полной защите интересов потерпевших и стимулируют бдительность участников движения.

В законе указано, что ответственность перед потерпевшими несут не просто водители, а владельцы источников повышенной опасности — транспортные организации и учреждения, индивидуальные владельцы автомобилей и мотоциклов или лица, управляющие машиной по доверенности. Поэтому если индивидуальный владелец передает автомобиль кому-либо без юридически оформленной доверенности (в том числе и тогда, когда, передав руль, он остается в машине), то возмещать ущерб, причиненный аварией, будет он сам, а не водитель. Только в случае угона машины или иного ее самовольного использования вред потерпевшему, как правило, возмещают лица, неправомерно завладевшие источником повышенной опасности.

Особо следует остановиться на ответственности шоферов транспортных организаций, предприятий и учреждений. Конечно, и они обязаны принимать все меры к предотвращению происшествий, но, в отличие от индивидуальных владельцев машин, шоферы организаций, которым принадлежат транспортные средства, несут ответственность только при наличии вины. Если шофер нарушил правила движения, то его в случае аварии с тяжкими последствиями привлечут к уголовной ответственности. Кроме этого, организация — владелец машины взыщет с него сумму, выплаченную потерпевшему. Если вины шофера нет, то он освобождается от всякой ответственности, и вред потерпевшему полностью возмещает организация, которой принадлежит источник повышенной опасности.

Что именно оплачивается потерпевшему в качестве возмещения за причиненный ему вред? Закон предусматривает выплату потерпевшему денежных сумм в размере заработка (с учетом назначенной пенсии), которого он лишился из-за временной или стойкой утраты трудоспособности. Кроме этого, ему возмещаются дополнительные расходы, необходимые для восстановления здоровья. Суд вправе обязать причинившего вред возместить потер-

певшему оплату постороннего ухода, если, по заключению врачебной экспертизы, в нем есть необходимость, расходы на дополнительное питание, протезирование, санаторно-курортное лечение (если оно не предоставляется бесплатно). Когда потерпевший погиб, вред возмещается его несовершеннолетним детям (до 16 лет, а если они учащаются — до 18 лет), лицам, состоявшим на его иждивении (женщинам старше 55 лет и мужчинам старше 60 лет — пожизненно, а инвалидам — на срок инвалидности), супругу или родителю погибшего (независимо от возраста и трудоспособности), если они не работают, а заплата уходом за его детьми, пока те не достигнут восьмилетнего возраста. Вред возмещается в размере той доли заработка погибшего, которую перечисленные лица получали или имели право получать на содержание.

Дорожно-транспортное происшествие в большинстве случаев является результатом нескольких причин. Вред потерпевшему причиняет водитель. Однако действия водителя нередко обусловлены поведением пешехода, который, нарушив правила движения, создал аварийную обстановку. Статистики подсчитали, что около половины происшествий, сопровождающихся тяжелыми последствиями, случаются по вине пешехода. Согласно статье 213 Уголовного кодекса РСФСР (и соответствующим статьям кодексов других союзных республик), нарушение действующих на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения, если это повлекло гибель людей или иные тяжкие последствия, наказывается лишением свободы сроком до 5 лет. Эта норма закона в равной степени может быть применена и к водителям и к пешеходам. Суды тщательно выясняют причины и условия транспортного преступления и при наличии достаточных оснований привлекают к уголовной ответственности виновных пешеходов, велосипедистов или других лиц. Сказывается вина пешехода и на имущественной ответственности владельца источника повышенной опасности. Если грубая неосторожность самого пешехода способствовала возникновению причиненного вреда или увеличению его размера, суд может уменьшить размер возмещения и даже совсем отказать в иске потерпевшему. Бывает и так, что виновный в создании аварийной обстановки пешеход не страдает, но водитель, предотвращая наезд на него, причиняет вред другим лицам или сам становится жертвой аварии. При таких обстоятельствах суд может возложить возмещение вреда, причиненного другим лицам, на пешехода, создавшего аварийную обстановку.

А. ДИБЕЕВ,

кандидат юридических наук
г. Горький

По письму приняты меры

Редакция попросила разобраться в этом Госавтоинспекцию Ленобл и горисполкомов. Нам ответили, что компостерная просечка в талоне предупреждений инспектором Фрунзенской РГАИ Романовым была сделана ошибочно. Нарушений правил остановки — стоянки на пересечении улиц Бела Куна и Софийской допущено не было.

Инспектор ГАИ т. Романов за допущенную ошибку и начальник РГАИ т. Харитонов за неправильное разрешение конфликта строго предупреждены.

Редакция получила письмо ленинградского водителя такси П. Баусенкова. «В ожидании пассажиров я остановился на площади в районе новой застройки Купчино, — пишет автор. — Ко мне подошел инспектор дорожного надзора Фрунзенского района Романов Алексей Петрович и потребовал водительское удостоверение, сказав при этом, что я произвел стоянку на перекрестке. Я ему, в свою очередь, объяснил, что перекресток многосторонний и непосредственного примыкания одной улицы к другой нет, а стоянка в пяти метрах от ближайшего пере-

сечения я имею право согласно действующим Правилам дорожного движения (стоял я в двадцати метрах). Но инспектор не стал меня слушать и сделал компостерную просечку в талоне предупреждений, «чтобы и поменьше говорил».

На следующий день я приехал к начальнику ГАИ Фрунзенского района. Он мне сказал, что компостерная просечка сделана правильно, что на этом перекрестке стоять нельзя, так как это не площадь, ибо не имеет названия, как, например, Дворцовая».

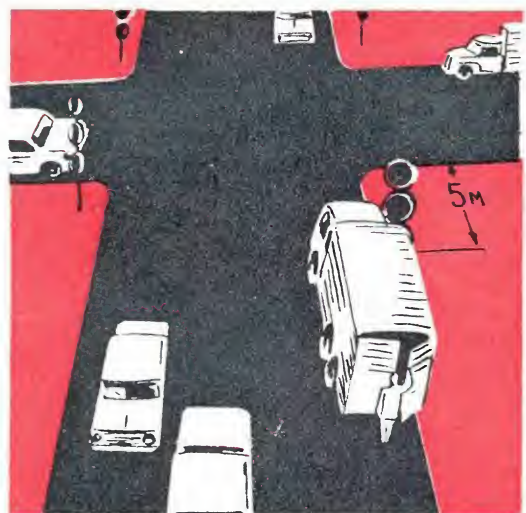
ЭКЗАМЕН на дому



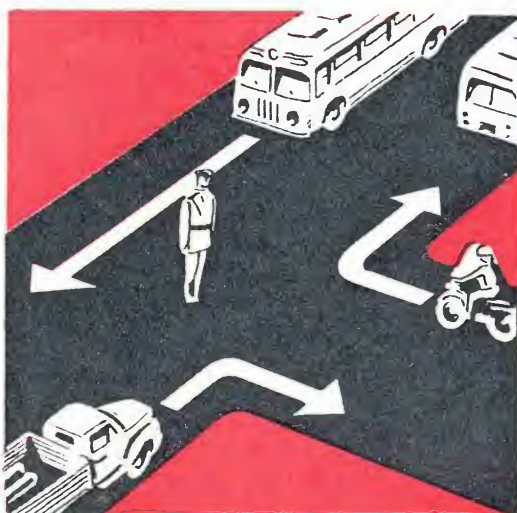
I



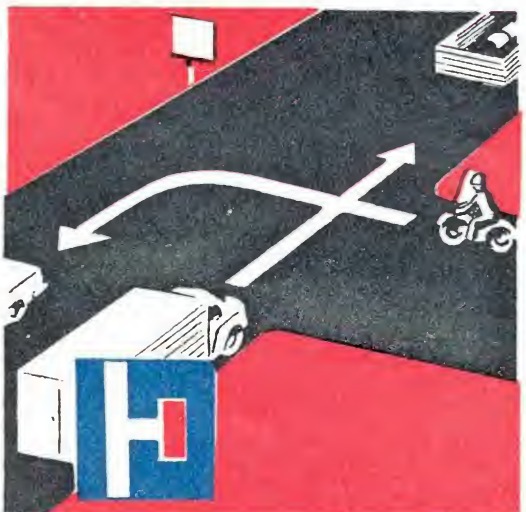
II



III



IV



V



VI

I. Какой из показанных знаков устанавливает преимущественное право проезда?

1 2 3

II. Кто из водителей должен уступить дорогу?

водитель автобуса водитель грузовика
4 5

III. Правильно ли остановился этот водитель?

правильно неправильно
6 7

IV. Кто в этой ситуации может двигаться в направлениях, показанных стрелками?

все водители водители грузовика и автобуса
8 9

только водитель автобуса

10

V. Кто пользуется преимуществом на перекрестке?

водитель автомобиля водитель мотоцикла
11 12

VI. Могут ли эти водители двигаться через перекресток одновременно?

могут не могут
13 14

VII. В каком из перечисленных случаев запрещен обгон?

в 20 м от остановки трамвая перед пешеходным переходом

15 16

ближе 100 м перед железнодорожным переездом

17

VIII. Какой автомобиль более устойчив против опрокидывания?

порожний грузовой автомобиль груженный грузовой автомобиль
18 19

Ответы — на стр. 40

Много писем с таким вопросом получает наша Саратовская специальная средняя школа МВД СССР, которая готовит специалистов для работы в Госавтоинспекции. Достаточно сказать, что в прошлом году только от девушек пришло свыше 600 заявлений с просьбой принять на учебу. Что ж, популярность этой профессии понятна в условиях бурной автомобилизации. Но все ли отчетливо представляют себе, насколько она трудна и многогранна?

Сотрудник ГАИ — это человек, которому приходится работать днем и ночью, в мороз и ненастье, в выходные и праздничные дни. От него требуется высокая дисциплинированность и исполнительность, мужество и способность не щадить собственной жизни для защиты интересов советских людей и советской страны. Автоинспектор — представитель власти, а потому каждый его шаг должен быть справедлив и законен. В то же время он, как говорят, работает с людьми и обязан быть тактичным в общении, сочетая вежливость и терпеливость с требовательностью и принципиальностью полномочного представителя государства.

Все эти качества он в основном должен воспитать в себе сам. А чему научит его школа? Профессия автоинспектора требует серьезной и разносторонней подготовки. Прежде всего нужно быть отлично развитым физически, хорошо стрелять, владеть всеми нужными приемами на случай, если придется столкнуться с преступником. Необходимо уметь управлять автомобилем и мотоциклом, разбираться в вопросах организации движения, расследования дорожных происшествий и многом-многом другом.

Мы попытались этим фоторепортажем устроить для читателей журнала как бы «день открытых дверей» Саратовской школы милиции и показать один ее учебный день.

Начинается он с утренней зарядки (фото 1). Как видите, зарядка у нас не совсем обычна. Жезл регулировщика превратился в гимнастический снаряд. Тут есть свой практический смысл: будущий хозяин автомагистралей должен безукоризненно четко владеть этим «инструментом». Чтобы управлять движением, нужно в совершенстве знать устройство машин, в нем участвующих. Выпускники школы получают диплом техника автомобильного транспорта. Они изучают конструкции и эксплуатационно-технические характеристики всех основных типов подвижного состава, организацию технического обслуживания и эксплуатационного ремонта автомобилей, способы устранения мелких неисправностей на линии. Вот почему вы увидите наших курсантов и в классе электрооборудования (фото 2), и в кабинете черчения, и на занятиях в гараже. Кстати, здесь у нас машины самых разных типов и назначений: инспектор ГАИ при необходимости должен суметь повести и автобус, и юркий «Запорожец», и тяжелый грузовик с прицепом.

Госавтоинспекция постоянно чувствует пульс транспортной жизни города,

знает о всех его перебоях, происшествиях, имеет возможность немедленно направить в нужный пункт ближайших к нему сотрудников милиции. Для отработки таких оперативных действий в классе спецтехники имеется большой электрифицированный план города с радиопультотом, как в дежурной части ГАИ. Занятия по оперативной связи ведет майор милиции И. Попов (фото 3).

На месте дорожно-транспортного происшествия далеко не всегда сразу ясна картина случившегося. Виновники, пострадавшие и очевидцы нередко дают разноречивые показания. А если никто не видел, как все произошло и виновник успел скрыться?

Но происшествие всегда оставляет немых свидетелей — следы, вещественные доказательства. Они многое могут поведать опытному криминалисту. Посмотрите, с какой тщательностью измеряют курсанты тормозной след на практических занятиях по осмотру места происшествия (фото 4), который позволит установить скорость машины. В следственной практике бывает, что ключом к разгадке преступления может стать незаметная на первый взгляд царапинка или вмятина на облицовке автомобиля. Нужно не оставить ее без внимания и дать оценку этой улике. На помощь приходит сложная криминалистическая техника.

Сотрудникам ГАИ приходится иметь дело и с преступниками. На фото 5 вы видите, как старший сержант И. Гизетдинов и курсант В. Зиборов отрабатывают на практических занятиях прием по задержанию. Что ж, если нарушитель или преступник не подчинился команде и никакими другими способами остановить и задержать его не удается, приходится стрелять по шинам.

Дорожно-транспортные происшествия, увы, часто не обходятся без пострадавших. Как правило, первым возле них оказывается автоинспектор. Его долг оказать раненому первую медицинскую помощь, а для этого также нужны специальные знания. И не теоретические, а самые что ни на есть практические, какие и прививает курсантам начальник медслужбы школы врач Ю. Бароненко (фото 6).

Вот уже вечер, а в расчерченном белым пунктиром дорожке бассейне еще идут занятия (фото 7). Плавание является обязательной составной частью физической подготовки курсантов.

Время нашей фотоэкскурсии по школе истекает, а мы так и не успели побывать на занятиях по самбо и огневой подготовке, на политеминарах и лекциях по организации автомобильных перевозок и экономике транспорта, на занятиях, которые принимают юристы, финансисты и специалисты по организации движения. Много экзаменов за два года учебы приходится держать курсанту, прежде чем он наденет мундир и вернется работать в ту область или город, откуда приехал в школу.

Если наш рассказ о буднях Саратовской специальной средней школы милиции пробудил в вас желание поступить в нее, по всем возникшим вопросам обратитесь в отдел кадров УВД облисполкома по месту жительства. Отбор кандидатов поручен именно им.

Л. РЯБОВ,

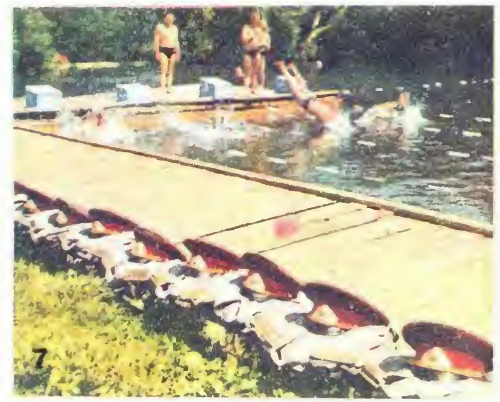
подполковник милиции

г. Саратов

Фото В. Ширшова



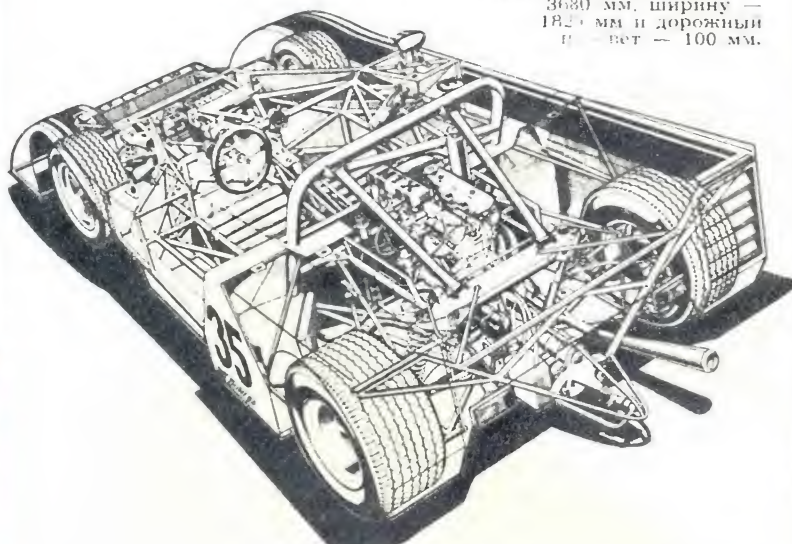
КАК
СТАТЬ
АВТО-
ИНСПЕКТОРОМ



НА СТАРТЕ «МЕТАЛЭКСЫ»



Спортивный «Металэкс-2-01» имеет высоту 995 мм (по защитной дуге), длину — 3680 мм, ширину — 1820 мм и дорожный просвет — 100 мм.



Машины «Металэкс-1-01» на трассе «Минское кольцо».

Модель «2-01» оснащена очень жесткой рамой весом 60 кг и шинами размером 9,50—13 (спереди) и 12,00—13 (сзади).

С 1970 года в классификации чехословацких гоночных автомобилей предусмотрена национальная формула «Шкода». Построенные в соответствии с ней машины базируются на агрегатах и узлах серийных моделей «100» и «110» (двигатель, трансмиссия, тормоза, ступицы колес, нижние рычаги подвески, колеса, шины). Форсировка двигателя разрешается в пределах технических требований группы 1. Наименьший допустимый вес — 400 кг.

Таким образом, машины этой формулы открывают путь для широкого участия в кольцевых гонках клубным спортсменам. Идя навстречу запросам автомотоклубов СВАЗАРМ, мастерские «Металэкс» в г. Плзене (ЧССР) взялись за их постройку. Сейчас уже сделано более двадцати автомобилей «Металэкс-1-01», и все они рас-

пределены по автомотоклубам. На одной из машин этой модели И. Росицкий одержал победу в гонках 1972 года на Кубок дружбы в Минске.

Мастерские построили также несколько автомобилей типа «багги» и опытные образцы спортивной модели «Металэкс-2-01», отвечающей требованиям группы 5. Здесь также широко используются узлы и детали серийной «Шкоды». Однако эта модель снабжена отлитыми из магниевого сплава стойками подвески и колесами, пригодными для установки широкопрофильных шин, дисковыми тормозами от ФИАТ-125П, современным кузовом клинообразной формы. Форсировку двигателей для машин «Металэкс» ведет мастерская АВОН в г. Готвальдове.

Ниже приводится техническая характеристика автомобилей «Металэкс».

	«1-01»	«2-01»
Рабочий объем, см ³	1107	1240
Мощность, л. с.	63	123
Число об/мин	6000	8500
Число передач	4	4
База, мм	2280	2350
Колеса, мм:		
спереди	1355	1350
сзади	1374	1440
Запас горючего, л	22	34
Снаряженный вес, кг	412	583
Доля веса на задние колеса, %	52	56,5
Скорость, км/час	156	220
Время прохождения, сек:		
400 м	15,6	—
1000 м	30,2	—

ФИАТ-130

Высшую ступеньку в иерархии легковых автомобилей ФИАТ занимает модель «130» — самая дорогая и самая большая из выпускаемых итальянским концерном машин. Она выполняется в двух вариантах — с четырехдверным пятиместным кузовом «седан» и с двухдверным четырехместным кузовом «купе» и снабжена V-образным шестицилиндровым (3235 см³, 165 л. с. при 5600 об/мин) мотором.

Двигатель заблокирован с пятиступенчатой коробкой передач (по заказу может быть установлена автоматическая гидромеханическая трансмиссия). В головке у него два распределительных вала, приводимые зубчатым ремнем. Колеса отлиты из алюминиевого сплава и оснащены независимой подвеской, спереди — на торсионах, сзади — на пружинах.

Седан ФИАТ-130 весит 1570 кг и имеет длину 4750 мм (то есть лишь чуть короче ГАЗ-24). Купе немного тяжелее (1600 кг) и длиннее (4840 мм) седана. Скорость — 190 км/час с обычной коробкой передач и 185 км/час с автоматической трансмиссией (поскольку в ней больше механические потери).

ФИАТ-130 — комфортабельная, скоростная, довольно сложная и дорогая машина. Седан почти в три раза, а купе — более чем в четыре раза дороже малолитражки ФИАТ-124.



НЕОБЫЧНЫЕ «РОКОНЫ»

Мотоциклетная промышленность в США — фактически это «Харлей-Дэвидсон» — выпускает около 100 тысяч машин в год. Но в стране есть небольшие предприятия, строящие с использованием импортных узлов и деталей мотоциклы спортивного типа: «Чаппараль», «Пентон», «Янки», ХПЭ, «Фокс» и «Рокон».

Машины «Рокон» представляют наибольший технический интерес. Среди них — модели с приводом на оба колеса, без подвески и с широкопрофильными шинами размером 6,70—15 и 8,50—12, в которых поддерживается давление около 0,5 кг/см². Эти «роконы», предназначенные для особо тяжелых дорожных условий, снабжены двухтактными моторами рабочим объемом 134 см³ и мощностью 9 л. с. Модель «Эксплорер-М3», оснащенная 15-дюймовыми шинами, весит 82 кг и развивает скорость 40 км/час. Другая («РТ140»), с 12-дюймовыми шинами, — несколько легче (77 кг) и более быстроходна — 64 км/час.

Особо надо сказать о кроссовом «Рокон-РТ310 ТКР». У него автоматическая ременная трансмиссия с раздвигающимися шкивами, гидравлический привод тормозов, которые сделаны не колодочными, а дисковыми. Необычны и колеса — они отлиты из магниевого сплава и значительно легче и жестче привычных колес с проволоочными спицами.

Двухтактный одноцилиндровый (334 см³, 33 л. с. при 6500 об/мин) мотор с беспоплавковым карбюратором и ременная трансмиссия взяты от мотонарта, поскольку эти узлы фирма «Рокон» сама не изготавливает.

Мотоцикл весит 121 кг, разгон с места до 100 км/час занимает 8 секунд, участок в 400 м с места преодолевается за 15,5 секунды, максимальная скорость — 134 км/час. Однако выпуск этих мотоциклов крайне мал, а их дороговизна (два «рокона» стоят столько же, сколько средний «форд» или «шевроле») препятствует популярности.



«Рокон-РТ310 ТКР».

«Рокон-РТ140».



КОРОТКО

В ПНР на новом автозаводе в г. Бельско-Бяла выпущена первая партия микролитражек FIAT-126П («За рулем», 1973, № 8) по итальянской лицензии. В ближайшие годы наряду с FIATом-Польским моделями «125» и «126» будет развинуто производство двух других моделей — «132» и «128» (также по итальянской лицензии).

Для облегчения входа и выхода водителя и пассажира американский концерн «Дженерал Моторс» ставит на свои легкие автомобили «Шевроле-малибу» и «Шевроле-Монте-Карло» за дополнительную плату сиденья, которые могут поворачиваться на 90 градусов.

В октябре нынешнего года исполнилось 25 лет с начала выпуска французским заводом «Ситроен» пользующейся большим спросом модели «2ЛС» (2 цилиндра, 375 см³, 9 л. с., 490 кг, 72 км/час). Ее модернизированный вариант (2 цилиндра, 425 см³, 24 л. с., 560 кг, 102 км/час) выпускается и поныне.

Для участия в розыгрыше Кубка ФИМ по кольцевым гонкам на мотоциклах класса 750 см³ японский завод «Сузуки» подготовил гоночную модель с трехцилиндровым (750 см³, 105 л. с. при 8200 об/мин) двигателем. Вес мотоцикла — 170 кг, скорость — 260 км/час.

ДИЗЕЛЬНЫЕ «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ»

Осенью нынешнего года фирма «Даймлер-Бенц» показала на Франкфуртской автомобильной выставке две новые модификации, дополняющие ассортимент выпускаемых ею легковых автомобилей.

«Мерседес-Бенц-240Д» (см. фото) пришел на смену модели «200Д». Новый авто-

мобиль снабжен 65-сильным дизелем рабочим объемом 2,4 литра. Одновременно на модели «220» прежний двигатель заменен четырехцилиндровым дизелем объемом 2,3 литра и мощностью 110 л. с. Ей присвоен индекс «230-4».



КОРОТКО

Автомобильный завод «Заксенринг» (бывший «Хорьх») в г. Цвиккау (ГДР) в нынешнем году выпустил миллионную микролитражку «Трабант» («За рулем», 1971, № 3). Эта машина находится в производстве с 1958 года.

Современные гоночные автомобили формулы 1 отличаются весьма низким центром тяжести. Так, на машине «Сертисс-ТС14» (Англия) он находится на расстоянии всего 225 мм от земли.

За 1972 год промышленность США изготовила 10,9 миллиона автомобилей. Из этого количества заводами корпорации «Дженерал Моторс» выпущено 4819 тысяч, «Форд» — 2671 тысяча и «Крайслер» — 1517 тысяч.

Первым в мире организовал крупносерийное производство двухтактных мотоциклетных двигателей французский завод «Иксон». 71 год назад, в 1902 году он стал выпускать 50-кубовые моторы с отношением диаметра цилиндра и хода поршня 1:1 и цилиндрическим золотником, управлявшим впуском смеси в картер.

ЧЕТЫРЕХОСНЫЙ «ДОДЖ»

Английский филиал американского автомобильного концерна «Крайслер» занимает второе место в стране по производству грузовых автомобилей. Его продукция выпускается под фирменными марками «Додж», «Коммер» и «Карриер». В их числе — новый 28-тонный самосвал «Додж», выполненный по колесной формуле 8×4. У этой машины два передних моста с управляемыми колесами. Кабина с вынесенным вперед управлением откидывается на шарнирах, открывая доступ к восьмицилиндровому V-образному дизелю «Перкинс-510». Его рабочий объем 8,36 л, мощность 189 л. с. при 2800 об/мин. Мощность к ведущим колесам передается через шестиступенчатую коробку передач и двухступенчатые главные передачи, расположенные в картерах задних мостов.

Самосвал является модификацией находящегося в производстве трехосного 24-тонного грузовика «Додж» модели «КТ-800» с колесной формулой 6×4. На новом самосвале дополнительно установлен еще один передний мост с управляемыми колесами, который одинаков с первым и рассчитан на такую же нагрузку — 5,5 т.

28-тонный самосвал на шасси грузовика «Додж» с колесной формулой 8×4.



Начальным шагом отечественного автоспорта были посвящены фотодокументы, опубликованные в прошлом номере журнала «За рулем». О том, как развивались автомобильные и мотоциклетные соревнования в послевоенные годы, как выглядят они сегодня, известное представление дают помещенные на этих страницах снимки и комментарии к ним.

Качественные изменения во всех видах военно-технического спорта, в том числе автомобильном и мотоциклетном, произошли после того, как организация их в масштабе страны перешла к оборонному Обществу. Изучение мотора, овладение навыками в управлении машиной стали доступны миллионам наших юношей и девушек, занимающихся

в секциях, кружках и учебных организациях ДОСААФ. Таким образом, спорт превратился в надежное средство подготовки молодежи к защите социалистической Родины и высокопроизводительному труду.

В течение короткого времени возникли и получили развитие новые виды соревнований — ралли, авто- и мотомногоборье, мотоциклетные гонки по гравой и ледяной дорожкам, картинг, мотобол.

Только всесоюзный календарь включает свыше ста встреч, проводимых в рамках чемпионатов страны. За увлекательной борьбой автомобилистов и мотоциклистов наблюдают ныне жители Прибалтики и Дальнего Востока, Украины и Средней Азии, Белоруссии и

республик Закавказья. Многие соревнования собирают свыше ста тысяч зрителей. В списках чемпионов СССР можно встретить представителей всех союзных республик — автоспорт пользуется популярностью всюду.

С вступлением наших спортивных организаций в международные автомобильную и мотоциклетную федерации советские гонщики получили возможность проверить свои силы в борьбе с лучшими зарубежными мастерами на мировых и европейских чемпионатах. Постоянные победы наших спортсменов во главе с Г. Кадыровым в первенствах мира по мотогонкам на льду, в Кубке Европы по мотоболу, выигранный В. Арбековым в 1965 году звание сильнейшего мотокроссмана мира, успехи в междуна-



СТРАНИЦЫ БИОГРАФИИ

Фото В. Хватова, В. Ширшова, Э. Пярнаметса, В. Хухлаева, В. Горлова и из архива редакции

родных авторалли, призовые места в мировых чемпионатах по спидвею укрепили авторитет советского спорта на международной арене.

Сегодня наши автомобилисты и мотоциклисты имеют все необходимое для роста мастерства, достижения самых высоких результатов — отличные трассы, автодромы и треки, гоночные и спортивные машины. За их выступлениями следит огромная армия любителей спорта больших скоростей, спорта XX века. VI Всесоюзная спартакиада, в которую входят 15 военно-технических видов спорта, — она примет старт в будущем году, — станет еще одним смотра достижений советских автомобилистов и мотоциклистов, настоящим праздником для всех, кто дружен с мотором.

1. В октябре 1946 года А. Пельтцер на рекордно-гоночном автомобиле «Звезда-1» собственной конструкции первым из советских спортсменов показал результат международного класса. В последующие годы рекорды скорости, превышающие международные, не раз устанавливали москвичи А. Амбросенков, А. Понизовкин, И. Тихомирон, харьковчане Э. Лорент, В. Никитин, И. Помогайбо.

2. Первый чемпионат СССР по автогонкам состоялся в 1950 году. С тех пор в течение десяти лет линейные шоссейные гонки имели широкое распространение. На снимке — момент перед стартом. Спортивные машины на Минском шоссе в 1960 году.

3. Осенью 1962 года в программу большого спортивного праздника, который проходил в Москве в «Лужниках» и посвящался Дню советской милиции, входили кольцевые автогонки вокруг стадиона. Главным судьей на этих соревнованиях был первый летчик-космонавт СССР Ю. А. Гагарин.

4. Наши раллисты дебютировали в международных соревнованиях в 1958 году — на ралли «Тысяча озер» в Финляндии. А 1968 и 1970 годы были отмечены успешными стартами советских автоспортсменов в двух ралли-марафонах. Снимок представляет советский экипаж на ралли Лондон — Сидней.



5. В феврале 1960 года московские автоспортсмены преодолели казавшуюся неизбежной зимнюю «спячку». Тогда впервые состоялись зимние автогонки на ипподроме.

6. Таллинский авторемонтный завод ежегодно по заказу ЦК ДОСААФ СССР строит для спортивных клубов и секций страны по 50 гоночных автомобилей и несколько сотен картов. Первую партию из 36 гоночных машин «Эстония-3» он выпустил еще в 1961 году. На снимке — сборка машин «Эстония-16М».

7. Сороковые и пятидесятые годы памяти многим мотоспортсменам шоссейными линейными гонками. Они входили в программу чемпионата страны и первенства ДОСААФ (так называлось в те годы оборонное Общество). При наличии только одной кольцевой трассы (в Таллине) 50- или 100-километровые участки шоссе служили пусть несовершенными, но зато общедоступными трассами для гонок.

8. Мотогонки по льду имеют у нас давнюю историю. Их начали культивировать еще до Отечественной войны, но лишь в марте 1955 года они перекочевали с ипподромов на 400-метровые дорожки стадионов. Среди наших «ледовиков» — призеры чемпионатов мира — Г. Кадыров, Б. Самородов, В. Кузнецов, В. Чекушев, В. Цибров, В. Пазников и др. На снимке — эпизод гонок на московском стадионе «Динамо» в 1968 году.

9. Армеец Николай Севастьянов знаменит не только тем, что с 1952 по 1968 год 20 раз завоевывал звание чемпиона страны. Это настоящий универсал — он выступал в кроссах и многодневке, на кольце и ледяной дорожке. Наибольшего успеха Николай Петрович добился в кольцевых гонках, как всесоюзных, так и международных.

10. С 1963 года входит в состав сборной команды страны уфимский гонщик Габдрахман Кадыров. За это время он трижды становился сильнейшим в первенствах СССР и шесть раз выигрывал звание чемпиона мира по мотогонкам на льду.

11. Кросс — наиболее распространенная в нашей стране разновидность мотоспорта. Он культивируется в многочисленных спортивно-технических клубах ДОСААФ, спортивных клубах и секциях на предприятиях и в учреждениях. В Якутии и Средней Азии, Заполярье и центральных областях страны ежегодно проводится крупные мотокроссы.

Водитель Автомобиль Дорога

Окончание. Начало — на стр. 11

в рамках системы ВАД. Одновременно она облегчает водителям переход с одной модели на другую, что немаловажно в условиях массовой автомобилизации. И то и другое играет важную роль в деле безопасности движения.

Этой же цели служит автоматизация управления (см. «За рулем» № 3). Она подкачивается всем ходом развития автомобиля, достижениями техники и коснется скорее всего таких процессов, как торможение автомобилей, идущих колонной; поддержание постоянной (заданной) скорости на том или ином участке дороги; переключение света фар при встречах; режим работы стеклоочистителя. Все это облегчит работу водителя, сделает его действия более надежными.

* * *

Напомним, что систему информации — управления «водитель — автомобиль — дорога» мы подразделили на ряд звеньев

ев (см. «За рулем» № 3). В заканчиваемом сегодня цикле статей кратко рассмотрены только три звена: поступление информации, частично — создание условий для ее обработки водителем и отдача им «приказов» автомобилю. Но этого достаточно, чтобы сделать основные выводы.

Если попытаться найти одно понятие, которое выразило бы первый вывод, то его надо назвать словом **ограничение**. Необходимо облегчить водителю восприятие только тех объектов, которые влияют на беспрепятственное движение автомобиля, а прочие не должны отвлекать его внимания от управления машиной. Предоставляя водителю комфорт, приходится все же ограничивать его общение с пассажирами, свободу движений, сводить к минимуму их разнообразие, продолжительность и физическую нагрузку, устанавливая научно обоснованные пределы регулировки его положения по отношению к рулю, педалям и рычагам. Все это нужно для неутомительного и точного управления автомобилем. Ограничению психофизической нагрузки водителя иногда способствует введение новых органов управления, хотя общая тенденция сводится к сокращению их числа. Приспосабливаясь к современным условиям дорожного движения, конструкторы автомобиля и водители должны считаться с необходимостью определенных ограничений.

Второй вывод тоже можно выразить одним словом — **взаимосвязь**. Устройство автомобиля (в частности, рабочего места водителя), приемы управления нахо-

дятся в тесной взаимосвязи с дорожными условиями, количеством автомобилей, их скоростью и другими ходовыми качествами. Для каждого этапа развития характерны свои особенности. Если, например, сегодня большая часть автомобилей и дорог универсальны, то в будущем неминуема их специализация, что влияет на устройство рабочего места водителя. При рассмотрении и прогнозировании взаимосвязей следует учитывать технические и экономические факторы, а также и социально-психологические. Важно установить не только закономерности их развития, но и возможные отклонения от этих закономерностей.

Наконец, третье слово — **безопасность**. Она приобретает на нынешнем этапе автомобилизации все большее значение. На наш взгляд, всего важнее активная безопасность, то есть создание условий для безаварийного движения автомобилей. Именно по соображениям безопасности движения необходимы отмеченные выше ограничения: может быть, они упадут, когда существенно изменятся дорожные условия, конструкция автомобиля и даже его назначение. Именно с позиций всеобщей безопасности должны прежде всего рассматриваться взаимосвязи в системе «водитель—автомобиль—дорога», как и в более общей системе «человек—автомобиль—дорога».

Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ,
кандидат технических наук

В этой, последней статье, как и в предыдущих, иллюстрации выполнены автором.

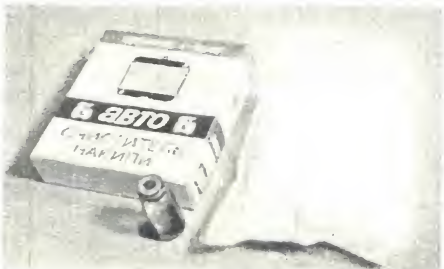
Для вас и вашей машины

НАКИПЬ НЕ СТРАШНА

Уфимские химики разработали новое высокоэффективное средство для очистки системы охлаждения автомобиля от накипи и начали его производство. Следует отметить, что этот очиститель не оказывает каких-либо побочных воздействий на металл и резину и уничтожает вредные отложения на стенках водяной рубашки двигателя и в трубках радиатора «на ходу», при нормальной эксплуатации машины.

Это двухкомпонентный препарат. В аккуратной коробке помещены жидкость в специальном флаконе и полиэтиленовый запечатанный пакет с порошком. Применение очень просто: достаточно вылить жидкость, а затем высыпать порошок в горловину радиатора при работающем двигателе. Время очистки — от нескольких часов до нескольких дней, в зависимости от толщины слоя накипи.

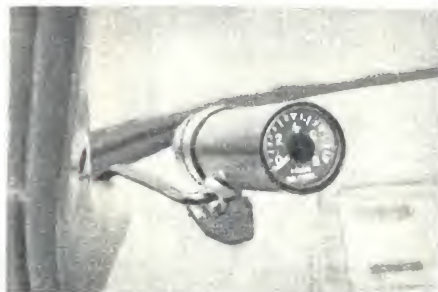
«Автоочиститель накипи» поступает в магазины «Росхозторга» и специализированные магазины, торгующие автомобилями.



«ТАХОВАР»

Тем, кто хочет всегда точно знать, как работает двигатель автомобиля, полностью использовать все возможности мотора — не обойтись без тахометра.

Пока среди отечественных машин этот прибор как штатное оборудование устанавливается лишь на ВАЗ-2103. Но каждый из вас сможет сам оснастить свой ВАЗ, «Москвич» или «Волгу» портативным электронным тахометром.



Производство их начато на электро-техническом заводе имени Х. Пегельмана в Таллине. Прибор «Таховар» рассчитан на автомобильный, четырехцилиндровый четырехтактный карбюраторный двигатель, как с обычной (батарейной), так и с электронной (тиристорной) системой зажигания. Подключение весьма просто и не требует каких-либо переделок в системе электрооборудования машины, а сам индикатор со шкалой, рассчитанной на 500—8000 оборотов в минуту, удобно устанавливается на руле-

вой колонке или под приборным щитком.

«Таховару» не страшны удары с ускорением, в 10 раз превышающим ускорение силы тяжести (10 g), точность его показаний не меняется при температурах от минус 40° до плюс 50°.

В этом году выпущена первая тысяча электронных тахометров. На 1974 год планируется изготовить еще три тысячи приборов. Они поступят в продажу в автомагазины страны через оптовые базы култорга. Цена комплекта, куда входят сам тахометр, детали его крепления, руководство по установке и эксплуатации и гарантийный талон, — 27 рублей. Заход непосредственно покупателям тахометров не высылает.

Так выглядит тахометр, установленный под приборным щитком.

ОБЛЕГЧАЕТ ДЕМОНТАЖ ШИН

Вам наверняка приходилось снимать шину с колеса, и вы знаете, как трудно отделить край покрышки от обода.

Кутаисский завод малогабаритных тракторов начинает производство специального приспособления, которое значительно облегчает эту операцию. Крючок заводят в отверстие обода, а «пятку» ставят на край покрышки у самого диска. После этого, нажав на рукоятку, вы легко отделите покрышку от обода.

Весит приспособление всего 1,7 кг. Ориентировочная цена — 3 рубля.



СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ЗАДНЕЕ СТЕКЛО НЕ ОБМЕРЗАЕТ

Зимой владельцам автомобилей ЗАЗ-965 и ЗАЗ-965А немало хлопот доставляет плохая видимость назад, через запотевшее, а то и обмерзшее стекло.

Предлагаю сравнительно несложную переделку, которая позволяет устроить обдув заднего стекла теплым воздухом.

Я изготовил воздухопровод 4 (рис. 1) из жести и защитил его от потери тепла листовым асбестом. Одним концом воздухопровод надевается на патрубок 5 отбора воздуха, выходящий из кожуха отопителя, другим — выводится в отверстие полки в соответствии с координатами, показанными на рис. 2.

Даже в сильные морозы такой обдув заднего стекла обеспечивает чистую зону, достаточную для обзора.

На лето я снимаю воздухопровод, а отверстие в полке заклеиваю.

В. САКОВИЧ

г. Хабаровск,
ул. Джамбула, 12, кв. 7

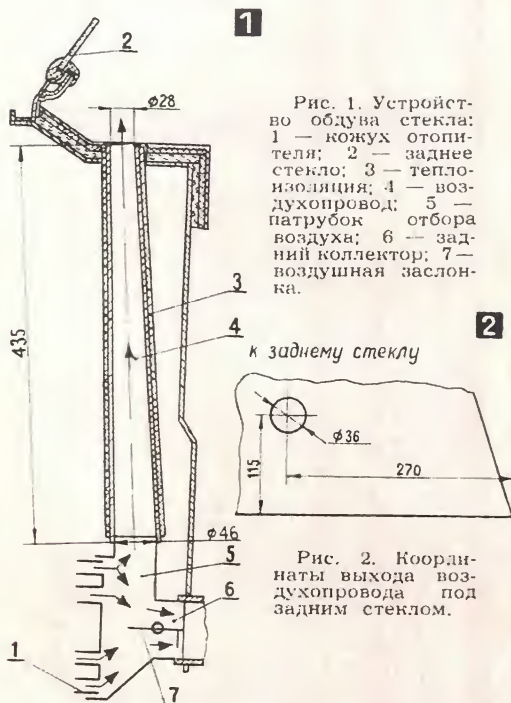


Рис. 1. Устройство обдува стекла: 1 — кожух отопителя; 2 — заднее стекло; 3 — теплоизоляция; 4 — воздухопровод; 5 — патрубок отбора воздуха; 6 — задний коллектор; 7 — воздушная заслонка.

Рис. 2. Координаты выхода воздухопровода под задним стеклом.

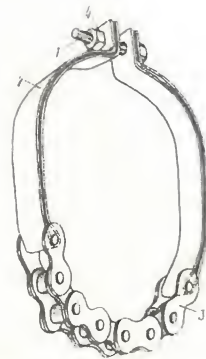
ЕЩЕ ОДИН БРАСЛЕТ

Тем, кто ездит на мотоцикле с коляской по снежным или грунтовым раскисшим дорогам, нередко приходится прибегать к посторонней помощи, чтобы вытащить на твердое место буксующую машину. Между тем давно существуют приспособления, повышающие проходимость. В частности, различные цепи, надеваемые на колеса.

Как показал опыт, для мотоцикла вполне достаточно применения простых браслетов, один из вариантов которых показан на рисунке. Его делают из куска изношенной мотоциклетной цепи. Три-четыре таких браслета я надеваю на заднее колесо мотоцикла, когда съезжаю на плохую дорогу, и тогда мне не страшны ни грязь, ни снег.

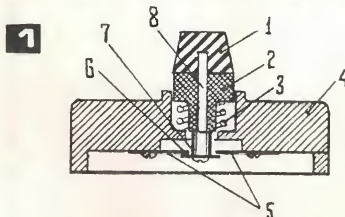
В. КУРБАТОВ

160004,
г. Вологда,
ул. Воровского, 67, кв. 30



Браслет для заднего колеса мотоцикла: 1 — винт М6 длиной 45 мм; 2 — стяжная лента; 3 — цепь; 4 — гайка.

КОНТРОЛЬНАЯ ЛАМПОЧКА РУЧНОГО ТОРМОЗА



Польза контрольной лампочки ручного тормоза давно признана. Там, где она есть (например, на «Жигулях»), практически не бывает случаев, когда из-за рассеянности водителя перегреваются и даже выходят из строя тормоза.

На «Запорожце» я сделал такую сигнализацию по очень простой схеме. Датчик (рис. 1) — несколько реконструированная кнопка электровозонка. Ее переделка ясна из рисунка и заключается в том, чтобы контакты диска 6 и пластины 5 размыкались при нажатии на кнопку 2. Вместо короткого болта подобрал длинный, с таким расчетом, чтобы он прошел через старую кнопку насквозь и на него можно было бы навернуть сверху наконечник 1 из мягкой резины.

Найти место для кнопки, чтобы полностью опущенный рычаг ручного тормоза надежно размыкал контакты (рис. 2), и наметить две точки крепления ее шурупами-самонарезами — дело несложное.

Сигнальную лампу можно поместить в любом удобном для вас месте на пане-

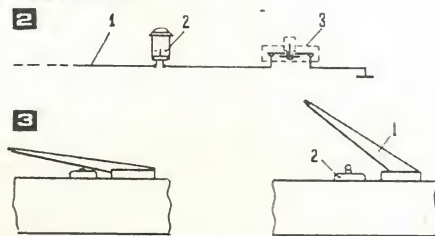


Рис. 1. Реконструированная кнопка. 1 — резиновый наконечник; 2 — кнопка; 3 — пружина; 4 — корпус; 5 — контактные пластины; 6 — контактный диск; 7 — изолирующая втулка; 8 — болт.

Рис. 2. Установка кнопки: 1 — рычаг ручного тормоза; 2 — кнопка.

Рис. 3. Схема включения: 1 — токовый провод; 2 — сигнальная лампа; 3 — кнопка.

ли. Важно проследить, чтобы ее цоколь был надежно изолирован от массы кузова. Проводка — один провод, как показано на схеме (рис. 3). Питание — от какого-либо из приборов на щитке. Сигнал будет гореть лишь при включенном зажигании и затянута тормозе.

За восемь лет работы я убедился в надежности и полезности такого устройства.

М. САХАРОВ

270006,
г. Одесса,
ул. Гордиенко, 29, кв. 6

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ШАЙБА

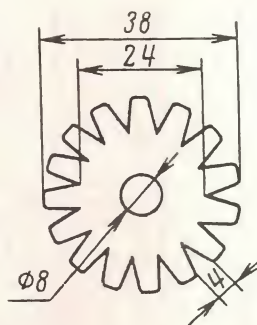
Ручные насосы для накачки шин мотоциклов и автомобилей со временем «слабеют». Чаще всего причина в том, что манжета поршня неплотно прилегает к стенкам цилиндра: кожа стареет, появляются складки.

Восстановить форму манжеты можно при помощи упругой шайбы (см. рисунок), сделанной из полихлорвинила, упругой фольги или другого подходящего материала, которую ставят под гайку поршня. Лепестки шайбы прижимают бортик манжеты к цилиндру, препятствуя перетеканию воздуха из-под поршня.

В. ШУГАР

462250,
г. Медногорск,
ул. Л. Толстого, 37, кв. 3

Шайба для мотоциклетного насоса из полихлорвинила (толщина — 1 мм).

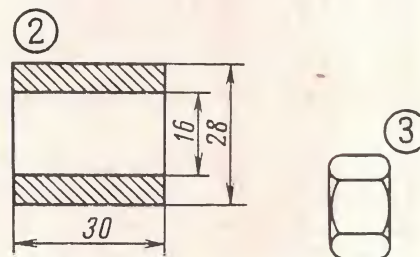
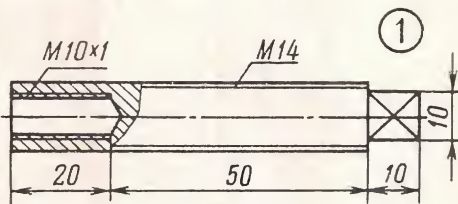


ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ УСТАНОВКИ СЦЕПЛЕНИЯ

Для разборки и сборки сцепления мотороллера В-150М существуют съемники, а вот для его установки приспособления нет. Между тем сделать такое приспособление (см. рисунок) нетрудно, а пользоваться им очень удобно. Винт 1 наворачиваем на цапфу коленчатого вала, на него надеваем сцепление, которое посредством втулки 2 и гайки 3 напрессовываем на вал.

И. ДОБРОВ

278310, Молдавская ССР,
пос. Григориополь-1,
д. 3, кв. 10





Сколько продается автомобилей

Редакция получает много писем с просьбой рассказать, каковы перспективы продажи легковых автомобилей населению в ближайшие годы. Об этом нас спрашивают, в частности, тт. Сахаров из Донбасса, Голубева из Москвы и Глебов из Симферополя. Мы попросили ответить на эти вопросы заместителя начальника Главгавтотехобслуживания Министерства автомобильной промышленности СССР Б. И. Молчанова.

По имеющимся данным, на 1 января 1973 года в СССР насчитывалось более 2 миллионов автомобилей, находящихся в индивидуальном пользовании. А через два-три года их будет по прогнозам более 4 миллионов. Такие высокие темпы обеспечиваются развитием производства легковых машин в девятой пятилетке.

В докладе на XXIV съезде КПСС А. Н. Косыгин говорил о том, что к 1975 году продажа легковых автомобилей населению возрастет в шесть раз по сравнению с 1970 годом. Уже в 1972 году в индивидуальное пользование было продано на 70 процентов больше легковых автомобилей, чем в 1971 году.

Так, в 1970 году было продано в индивидуальное пользование 122,3 тысячи автомобилей, в 1971 году — 221,8 тысячи, в 1972 году — 372 тысячи, а в 1973 предполагается продать 526 тысяч автомобилей.

Первостепенная задача на ближайшие годы — наладить в стране техническое обслуживание автомобилей, поступающих населению. Программой развития авто-сервиса предусматривается строительство свыше 500 станций технического обслуживания, в том числе 33 специализированных автоцентров для обслуживания «жигулей».

Мостик между электродами

«На моем мопеде «Верховина-3» при скорости более 40 км/час останавливается двигатель. Как я установил — причина в образовании мостика между электродами свечи. Почему это происходит?» — спрашивает Н. Варбашенков из Свердловской области.

Отвечают специалисты из НИИАвтоприборов.

Образование мостика между электродами свечи зажигания наблюдается чаще в двухтактных двигателях, чем в четырехтактных. Одна из причин — особенность его рабочего процесса (содержание масла в бензине, недостаточное продувка цилиндров и удаление продуктов сгорания и др.), а не сама свеча зажигания, как думают некоторые мотоциклисты.

Чтобы по мере возможности предупредить образование мостика, необходимо строго соблюдать пропорцию топлива и масла, заливаемого в бак мопеда, и допустительно фильтровать смесь.

Что же касается самих свечей зажигания, то следует соблюдать условия, препятствующие образованию мостика.

«Спорт — это честность»

Под таким заголовком в августовском номере журнала была опубликована корреспонденция, в которой говорилось о том, что в составе команды Ивановской области, участвовавшей во вторых Всероссийских однодневных соревнованиях

Первое — тщательная регулировка искрового промежутка свечей. На отдельных экземплярах мопедов это может и не дать результата. Тогда надо увеличить зазор между центральным и боковым электродами на 0,1—0,2 мм по сравнению с рекомендуемой инструкцией.

Если и это не даст желаемого результата, попробуйте заменить обычно используемые на двигателе мопеда «Верховина-3» свечи типа А7,5УС более «холодными» — типа А6УС; А6БС; А7,5БС (СН430).

Следует отметить, что при работе с полной нагрузкой двигатель иногда перегревается, теряет мощность и останавливается из-за ухудшения наполнения цилиндра и обеднения смеси, что в совокупности приводит к снижению ее воспламеняемости.

Генератор Г-421

«Сообщите, пожалуйста, нужны мне для ремонта обмоточные данные и схему соединений катушек генератора Г-421, применяемого на мотоцикле «Восход-2». — просит Н. Пятибратов из Алтайского края.

Отвечают сотрудники НИИАвтоприборов.

Генератор переменного тока Г-421 имеет восемь катушек, расположенных на статоре: четыре питают цепи освещения, одна — указатели поворота, одна — сигнал торможения и две — систему зажигания. Выводы от них, обозначенные соответственно буквами О, У, Т, расположены на крышке, вывод для системы зажигания (условно — З) находится на пластине прерывателя и не маркирован.

Схема соединений катушек представлена на рис. 1, а их расположение (вид со стороны крышки) — на рис. 2.

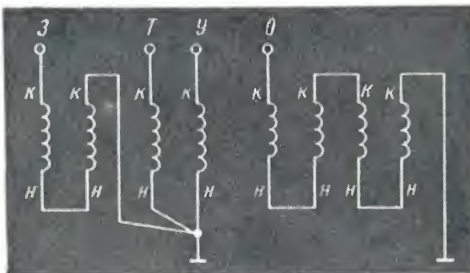


Рис. 1. Схема соединений катушек генератора: Н — начало, К — конец катушки.



Рис. 2. Схема расположения катушек (вид со стороны крышки).

Каждая катушка освещения имеет 52 (±1) витка провода ПЭВ-2 диаметром 0,93 мм, а все другие — 116 (±1) витков провода ПЭВ-2 диаметром 0,69 мм.

Перед окончательной сборкой проверьте правильность соединения концов катушек при помощи компаса. Полярность рядом расположенных полюсов при протекании в обмотке постоянного тока должна быть разной.

на личных мотоциклах, два спортсмена по инициативе начальника Вичугского автомотоклуба Н. Крессова выступали не на своих, а на клубных машинах.

Редакция ответила заместителю председателя Ивановского областного комитета оборонной Общества Е. Ревенко. Он со-

Форсировать нельзя

Группа школьников из Челябинска просит опубликовать материалы о форсировке моторов Д-5 и Д-6, применяемых на легковых мопедах, «чтобы было интереснее проводить соревнования», как они пишут.

Двигатели Д-5 и Д-6 рабочим объемом 45 см³ рассчитаны для мощности 1,2 л. с. Запас прочности их деталей выбран минимальным, чтобы обеспечить возможно меньший вес моторов. Форсировать эти двигатели не стоит — они станут ненадежными и недолговечными, не говоря уже о том, что необходимая в таких случаях переделка деталей — работа трудоемкая, требующая высокой квалификации.

Для спортивных целей форсируют двигатели Ш-51 и Ш-52 рабочим объемом 49,8 см³, как было рекомендовано в журнале «За рулем» (1972, № 9).

Маркировка цилиндров

«Помогите, пожалуйста, разобраться в маркировке цилиндров двигателя ИЖ «Планета-3», чтобы подобрать к нему поршень. Дело в том, что под впускным патрубком нанесено много цифр и значков», — обращается в редакцию В. Гассан из Красноярского края.

Отвечают работники Ижевского завода.

Цилиндр двигателя — сложная и ответственная деталь. Его изготовление связано со многими технологическими процессами. Выполнение некоторых из них отмечается определенными клеймами согласно установленному на заводе порядку. Поэтому по соседству с цифрами, обозначающими размерную группу диаметра цилиндра (1; 0; 00; 000), можно увидеть также клейма работников отдела технического контроля и станции гидроиспытаний, условные обозначения месяца и года выпуска детали и др. Маркировка размерной группы цилиндра наносится более крупно и точно напротив патрубка.

Унифицированные штанги

«Прочитал в книге К. Футади и Н. Стрюка «Автомобили «Запорожце»» (стр. 20), а также на страницах журнала «За рулем» (1973, № 6, стр. 18), что у 45-сильного мотора «Запорожца» длина штанг толкателей 207 мм, — пишет нам киевлянин В. Панасенко. — А на моем «Запорожце-968» стоят штанги длиной 210 мм. Не ошибка ли это? Отвечают специалисты Мелитопольского моторного завода.

Для сокращения номенклатуры деталей завод внес за последнее время в конструкцию 45-сильного двигателя МемЗ-968А некоторые изменения головок цилиндров и штанг толкателей. На этот двигатель, начиная с заводского № 124620, устанавливаются унифицированные штанги толкателей длиной 208,9—210,2 мм, такие же, как и на 40-сильный двигатель МемЗ-968.

Указанная унификация получена увеличением высоты верхней части головки 45-сильного двигателя с размера 126,5—126,9 мм до 128,8—129,2 мм, при этом увеличилась высота стойки крепления валина коромысла и глубина ее гнезда под валик.

Поэтому владельцам автомобилей ЗА3-968 при проверке или мелком ремонте 45-сильных двигателей необходимо обратить внимание на заводской номер. Если он оканчивается более 124620 — длина штанги должна быть 208,9—210,2 мм, ну а если номер меньше — тогда она должна быть 206,4—207,4 мм; само собой понятно, что перестановка штанг с 40-сильного двигателя на 45-сильный не допускается.

По следам наших выступлений

общил, что корреспонденция обсуждена со всеми руководителями учебных и спортивных организаций ДОСААФ области. Действия Н. Крессова признаны недостойными. Он освобожден от занимаемой должности.

АВТОГОНКИ

«Моя цель — и третий раз завоевать титул чемпиона мира и одержать более 25 побед на гонках «Гран при». Наполнени я ее уже достиг. Выиграв в Монако, я повторил успех своего земляка Джимы Кларка; в Голландии добился двадцать шестой победы, а сейчас уже двадцать седьмой. Хотел бы теперь иметь на счету 30 побед. Думаю, что это выполнимо». Такое заявление сделал шотландец Джек Стюарт после выигрыша на трассе «Нюрбургринг» (в ФРГ), который практически обеспечил ему первое место в нынешнем чемпионате мира по гонкам на машинах формулы 1.

Результаты соревнований:

XI этап (ФРГ). 1. Д. Стюарт; 2. Ф. Север; 3. Ж. Нис; 4. К. Паче; 5. В. Фиттипальди; 6. Э. Фиттипальди.

XII этап (Австрия). 1. Р. Петерссон; 2. Стюарт; 3. Паче; 4. К. Рейтемани; 5. Ж. Вельтхен; 6. К. Реганцони.

XIII этап (Италия). 1. Петерссон; 2. Э. Фиттипальди; 3. П. Ревсон; 4. Стюарт; 5. Север; 6. Рейтемани.

Сумма очков: Д. Стюарт («Тайрелл») — 69; Э. Фиттипальди («Лотос») — 48; Ф. Север («Тайрелл») — 47; Р. Петерссон («Лотос») — 43; П. Ревсон («Мак-Ларен») — 27.

Заключительные этапы (четвертый и пятый) розыгрыша Кубка дружбы по колеевым автогонкам состоялись на трассах городов Шляйн (ГДР) и Торунь (ПНР). В нынешнем году эти соревнования впервые проводились не только на гоночных автомобилях группы Ц9, но и на легковых машинах группы А2. Советская сборная выступала значительно лучше, чем в предыдущих сезонах, и вышла на общее второе место в группе Ц9. Приводим результаты соревнований.

IV этап. Группа Ц9: 1. В. Кютер; 2. В. Круг; 3. У. Мелькус; 4. М. Бергер (все — ГДР); 5. И. Шмид; 6. А. Патлейх (оба — ЧССР); 8. Х. Саарм; 9. Ю. Рейнтам (оба — СССР). **Группа А2:** 1. В. Бобек; 2. М. Жид; 3. О. Брунцлик (все — ЧССР); 4. А. Войчеховский (ПНР); 5. П. Мюкке; 6. Д. Панкрат (оба — ГДР).

V этап. Группа Ц9: 1. Шмид; 2. Патлейх; 3. А. Озковски (ПНР); 4. Рейнтам; 5. Г. Мелькус; 6. У. Мелькус (оба — ГДР); 8. Х. Саарм. **Группа А2:** 1. Войчеховский; 2. П. Краузе; 3. Л. Томас; 4. М. Жид (все — ГДР); 5. Я. Коварж; 6. Н. Ванчур (оба — ЧССР).

Общий итог. Личный зачет. Группа Ц9: 1. А. Патлейх (ЧССР), «Патлейх-Шкода»; 2. В. Круг (ГДР), «СЕР-Жигули»; 3. У. Мелькус (ГДР), «Мелькус-Вартбург»; 4. Г. Мелькус (ГДР), «Мелькус-Вартбург»; 5. Х. Саарм (ЧССР), «Эстония-18-Жигули»; 6. Ю. Рейнтам (СССР), «Эстония-18-Жигули»; 7. Э. Гриффель (СССР), «Эстония-18-Жигули». **Группа А2:** 1. А. Войчеховский (ПНР), ФИАТ-125П; 2. В. Кютер (ГДР), «Вартбург-353»; 3. О. Брунцлик (ЧССР), «Шкода-120С»; 4. И. Франк (ПНР), ФИАТ-125П; 5. В. Бобек (ЧССР), «Шкода-120С»; 6. М. Жид (ЧССР), «Шкода-110Р»; 17. А. Дамбне (СССР), «Москвич-412».

Командный зачет. Группа Ц9: 1. ГДР; 2. СССР; 3. ЧССР; 4. ПНР. **Группа А2:** 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР; 4. СССР.



АВТОРАЛЛИ

На ралли «Таурус» в Венгрии из 72 экипажей, вышедших на старт, финишировало 52, в том числе четыре советских, выступавших на автомобилях ГАЗ-24. Лучший результат среди них показали Р. Ренетини и А. Зиннгейв. Они заняли первое место в классе до 3000 см³ (по группе 2) и тринадцатое в абсолютном зачете. Общее первое место — у венгерского экипажа А. Ферьянц — Я. Жембери на автомобиле «Рено гордин-12».

МОТОКРОСС

Закончился чемпионат мира в классе 250 см³. Его последние четыре этапа следовали после долгого перерыва один за другим с недельными интервалами. Приводим результаты двух завершающих.

X этап (Швеция). I заезд: 1. Х. Андерссон; 2. Т. Хансен; 3. У. Палм; 4. Х. Эвертс; 5. А. Вайль; 6. С. Гебейерс. **II заезд:** 1. Андерссон; 2. Хансен; 3. Х. Миккола; 4. Вайль; 5. Палм; 6. Гебейерс.

XI этап (Австрия). I заезд: 1. Вайль; 2. Хансен; 3. Г. Моисеев; 4. Андерссон; 5. Миккола; 6. Я. Фальта. **II заезд:** 1. Миккола; 2. Вайль; 3. Хансен; 4. Фальта; 5. А. Баборовски; 6. Моисеев.

В личном зачете титул чемпиона завоевал швед Ханс Андерссон. Неоднократный победитель минувших первенств бельгий Ж. Робер оказался только на 18-м месте. Спортсмены социалистических стран были представлены гонщиками Советского Союза (Г. Моисеев, П. Рулев, Л. Шинкаренко, Е. Рыбальченко, А. Кирилин, Б. Худяков) и ЧССР (Я. Фальта, А. Баборовски, М. Халм; 3. Велки).

Итоги чемпионата в личном зачете: 1. Х. Андерссон (Швеция), «Ямаха» — 177 очков; 2. А. Вайль (ФРГ), «Майко» — 157; 3. Х. Миккола (Финляндия), «Хускварна» — 143; 4. Т. Хансен (Швеция), «Кавасаки» — 111; 5. Г. Моисеев (СССР), КТМ — 104; 6. Я. Фальта (ЧССР), ЧЗ — 90; 7. Д. Померой (США), «Бультако» — 71; 8. У. Палм (Швеция), «Пух» — 49; 9. П. Рулев (СССР), КТМ — 49; 10. К. Веконен (Финляндия), «Монтеса» — 43.

В нынешнем году повышенный интерес проявили к чемпионату мотоциклетные фирмы. Десять заводов подготовили для участия в нем уникальные машины.

В зачете марок мотоциклов на первое место вышла японская «Ямаха». Последующие места заняли «Майко», «Хускварна», КТМ, «Кавасаки» ЧЗ.

Финишировало первенство мира в классе 500 см³. Титул чемпиона с минимальным преимуществом выиграл бельгиец Рож де Костер. В зачете марок мотоциклов впереди фирма «Майко» (ФРГ), за ней — японские «Сузуки» и «Ямаха». Приводим результаты последних этапов.

VI этап (США). I заезд: 1. В. Бауэр; 2. Р. де Костер; 3. Д. Бэнкс; 4. Я. ван Вельтховен; 5. В. Шютц. **II заезд:** 1. Бауэр; 2. Г. Вольсинк; 3. ван Вельтховен; 4. Бэнкс; 5. К. Хаммаргрэн.

VII этап (ФРГ). I заезд: 1. Бауэр; 2. де Костер; 3. А. Юнссон; 4. Хаммаргрэн; 5. Б. Эберт. **II заезд:** 1. А. Вайль; 2. де Костер; 3. Юнссон; 4. Хаммаргрэн; 5. Вольсинк.

VIII этап (Бельгия). I заезд: 1. Бауэр; 2. де Костер; 3. Вольсинк; 4. Бэнкс; 5. ван Вельтховен; 6. Шютц. **II заезд:** 1. Бауэр; 2. ван Вельтховен; 3. де Костер; 4. Юнссон; 5. Вольсинк; 6. Шютц.

IX этап (Люксембург). I заезд: 1. А. Юнссон; 2. Я. ван Вельтховен; 3. Г. Вольсинк; 4. В. Шютц; 5. О. Томан; 6. Д. Лакней; 8. А. Бочков; 10. А. Мандриченко. **II заезд:** 1. Юнссон; 2. В. Бауэр; 3. ван Вельтховен; 4. Вольсинк; 5. А. Пин; 6. Бочков. **X этап (Голландия). I заезд:** 1. Юнссон; 2. ван Вельтховен; 3. К. Хаммаргрэн; 4. Р. де Костер; 5. Ф. Сигманс;

6. Шютц. **II заезд:** 1. Вольсинк; 2. Юнссон; 3. ван Вельтховен; 4. де Костер; 5. П. Виллемс; 6. В. ван Лооф.

Общий итог: 1. Р. де Костер (Бельгия), «Сузуки»; 2. В. Бауэр (ФРГ), «Майко»; 3. Я. ван Вельтховен (Бельгия), «Ямаха»; 4. А. Юнссон (Швеция), «Ямаха»; 5. Г. Вольсинк (Голландия), «Майко»; 6. К. Хаммаргрэн (Швеция), «Ямаха»; 16. А. Бочков (СССР), ЧЗ; 20. В. Овчинников (СССР), ЧЗ. Советские гонщики выступали не на всех этапах первенства.

В нынешнем году вновь был разыгран «Трофей ФИМ» по мотокроссу на мотоциклах с колясками класса 750 см³. По результатам 10 этапов на первое место вышла швейцарская пара — братья Галлер, которые выступали на машине «Хонда-Уосел». Лучшее место, показанное советским экипажем, — девятое. Его заняли С. Щербинин и Б. Погановский на мотоцикле «Урал».

Командный «Мотокросс наций» (класс 500 см³) выиграла сборная Бельгии. На втором месте — спортсмены Швеции. Советская команда в составе А. Бочкова, Н. Ефимова, А. Мандриченко и В. Попенко на машинах ЧЗ вышла на третье призовое место. Это высокий результат, если учесть, что в кроссе приняли участие сборные 12 стран.

«Трофей наций» — командный мотокросс в классе 250 см³ также принес победу бельгийской сборной. Успешно выступила наша команда в составе: Г. Моисеев, В. Попенко, П. Рулев, Л. Шинкаренко. Она заняла второе место, на третьем — спортсмены ЧССР.

КАРТИНГ

Четвертый этап розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран состоялся в Дунайвароше (Венгрия). Жаркая погода создала нелегкие условия для работы высокофорсированных двухтактных двигателей. Частые проигрыши поршней во время четырех заездов этапа не замедлили сказаться на результатах.

Личный зачет: 1. Ф. Дыкаст (ЧССР); 2. К. Гениц (ГДР); 3. П. Кысели (ЧССР); 4. Г. Крайль (ГДР); 5. Х. Шульц (ГДР); 6. О. Прохазка (ЧССР); 12. В. Чуваев; 16. М. Рыбчиков; 17. А. Таскин; 18. Р. Апопов (все четверо — СССР). После четырех этапов по-прежнему лидирует Дыкаст (1181 очко), за ним идут П. Кысели (1162) и Шульц (1094).

Командный зачет: 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. ВНР; 4. СССР; 5. ПНР. По сумме очков наша сборная, несмотря на неуспех в Дунайвароше, удержала второе место. После четырех этапов впереди сборная ЧССР (5751 очко), за ней — СССР (5305), ПНР (5214), ВНР (4861), ГДР (4822) и НРВ (2155).

В чемпионате Европы, который проходил в Любляне (СФРЮ), впервые приняли участие спортсмены ЧССР, сильнейшие в розыгрыше Кубка дружбы социалистических стран. Дебют был удачным. Один из братьев Кысели, Павел, занял второе место, пропустив вперед лишь итальянского Дзотти, чемпиона Италии. Ф. Дыкаст был четвертым, О. Прохазка — седьмым. Это высокие результаты, если учесть, что в финале первенства континента стартовало 34 гонщика.

СПИДВЕЙ

Командное первенство мира по мотогонкам на гравийной дорожке проходило на лондонском стадионе «Уэмбли». Соревнования закончились победой английских спортсменов. Второе место завоевала сборная Швеции, а команда Советского Союза вышла на третье.

Главный редактор
И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия:
Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ,
А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН,
В. Г. ДЕЙКУН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ,
Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ,
Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ,
В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН,
Б. Е. МАНДРУС [отв. секретарь],
В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН,
В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН,
С. В. САБОДАХО, Н. М. СТАНОВОВ,
М. Г. ТИЛЕВИЧ [зам. главного редактора],
Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ,
Л. М. ШУГУРОВ

Оформление Н. П. Бурлака

Адрес редакции:

103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1.

Телефоны:

отдел науки и техники — 295-92-71;
отдел обучения и воспитания —
295-21-49;

отделы безопасности движения и
обслуживания: спорта, туризма
и массовой работы — 228-71-21;
отдел писем — 221-62-34;
отдел оформления 223-37-72.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 3.9.1973 г.

Подписано в печ. 1.10.73 г.

Тираж 2 100 000 экз.

Бум. 60X90^{1/4}. 2,75 бум. л. — 5,5 печ. л.

Цена 50 коп.

Зак. 1519, Г-35069.

Издательство ДОСААФ

(Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26).

3-я типография Воениздата

К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ

Редакция просит всех читателей, направляющих свои статьи, корреспонденции, заметки об опыте эксплуатации машин и другие материалы, а также письма, которые могут быть использованы в журнале, обязательно сообщать полное имя, отчество и домашний адрес с индексом.

За рулём

**11
НОЯБРЬ
1973**

Уважаемые товарищи!

Я обращаюсь к вам потому, что после многих попыток приобрести или сшить «мотоциклетный» непромокаемый костюм у меня ничего путного не получилось. А такой костюм очень нужен, особенно весной и осенью. В мастерских индпошива подходящего материала нет, в магазинах его тоже не купишь.

В чехословацком «Мотор-ревью» за 1972 год давались рекомендации на раскрой и пошив костюма для езды на мотоцикле. Но ведь рекомендации — еще не костюм.

Думаю, что все-таки эта задача разрешима. К примеру, всего в 25 километрах от нас, в г. Артемовске имеется швейная фабрика. Причем фабрика солидная, шьет верхнюю одежду из многих непромокаемых материалов. Наверное, таким предприятиям, под силу и «мотоциклетный» костюм.

Пора всерьез подумать об одежде мотоциклистов на промышленном уровне.

Письмо в редакцию

Ведь их у нас миллионы, и, вероятно, не одного меня беспокоит этот вопрос.
А. ГРЕБЕНЮК

Донецкая область,
Константиновский район,
п.о. Ал-Шультино

От редакции. Письмо А. Гребенюка — не первое на эту тему в редакционной почте. О невозможности купить или заказать специальный костюм пишут и туристы и просто владельцы мотоциклов, и из города и из сельской местности.

Вопрос об одежде для езды на мотоцикле затрагивает интересы большой массы людей. Настало время принять практические меры, чтобы удовлетворить потребности мотоциклистов. Мы адресуем публикуемое здесь письмо руководителям швейной промышленности и ВИАлепрома, торгующих организаций и ждем вместе с читателями ответа.

**ВЫПИСЫВАЙТЕ, ЧИТАЙТЕ ГАЗЕТУ
„СОВЕТСКИЙ ПАТРИОТ“**

Газета «Советский патриот» рассчитана на массового читателя. Она широко освещает многогранную деятельность организаций оборонного Общества. Много интересного и полезного найдут для себя на страницах газеты те, кто увлекается автомобильным или мотоциклетным спортом. Для владельцев личных автомашин и мотоциклов газета ежемесячно выпускает специальную страницу «Мотор».

В газете публикуются материалы на международные темы, а также повести, очерки, рассказы, стихи на военно-патриотическую тему.

Подписка на газету «Советский патриот» на 1974 год принимается без ограничений общественными распространителями печати по месту работы и учебы, в пунктах приема подписки «Союзпечати» на почтамтах, в отделениях связи и комитетах ДОСААФ.

ПРИБРЕТАЙТЕ БИЛЕТЫ ЛОТЕРЕИ ДОСААФ!

Два месяца осталось до тиража второго выпуска Восьмой лотереи ДОСААФ — он состоится 3 января 1974 года. Участием в лотерее вы можете расширить и упрочить материально-техническую базу патриотического Общества, внесете свой вклад в подготовку молодежи к службе в Вооруженных Силах СССР, в развитие военно-технических видов спорта.

Стоимость билета — 50 копеек.

В тираже второго выпуска Восьмой лотереи будет разыграно 4 миллиона 80 тысяч выигрышей, в том числе:
640 автомобилей «Волга», «Москвич» и «Запорожец»;

9760 мотоциклов, мопедов и велосипедов;

8640 кинокамер и фотоаппаратов;
свыше 27 тысяч радиоприемников и магнитофонов, а также другие вещевые и денежные выигрыши.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29

Правильные ответы — 2, 5, 7, 9, 12, 13, 17, 18.

I. Из показанных знаков только знак 1.56 «Примыкание к главной дороге второстепенной» устанавливает преимущественное право проезда перекрестка всех транспортных средств, движущихся по главной дороге (пункт 24).

II. Перед нами перекресток неравнозначных дорог, а в этом случае транспортные средства, находящиеся на главной дороге, пользуются преимуществом независимо от направления движения (пункт 110).

III. Хотя до края пересекаемых проезжих частей и есть необходимые 5 метров, в показанном месте этому транспортному средству останавливаться нельзя, так как оно закроет от других водителей сигналы светофора (пункт 98ж).

IV. При таком положении регулировщика могут двигаться только водители автомобилей (грузовина и автобуса).

К мотоциклисту он обращен грудью, и руки его опущены, а такой сигнал запрещает движение всех транспортных средств и пешеходов (пункты 61 и 63).

V. При отсутствии знаков, устанавливающих преимущественное право на движение, данный перекресток является перекрестком равнозначных дорог, и уступает дорогу тот водитель, у кого оказалась помеха справа (пункт 111).

VI. При такой ширине пересекающихся дорог водители могут двигаться одновременно, ибо требование «уступить дорогу» (пункт 9) означает, что водитель не может продолжать (возобновлять) движение, если вынуждает другого внезапно менять направление или скорость. В данном же случае они помех друг другу не создают, их пути не пересекаются.

VII. Из перечисленных случаев только последний попадает в перечень тех мест, где пункт 95 Правил дорожного движения запрещает обгон.

VIII. Чем ниже центр тяжести автомобиля, тем лучше его устойчивость.



В фотообъективе автокросс



Это поистине захватывающее зрелище, когда десятки грузовых машин под нарастающий гул двигателей устремляются на трассу. Их водителям предстоит пройти несколько кругов — дистанцию общей протяженностью 80—100 километров, преодолевая на пути заболоченные и песчаные участки, броды и овраги. Не всем, конечно, удастся достигнуть заветной финишной черты, но каждый, не жалея сил, стремится к тому, чтобы показать лучшее время. Побеждают те, кто в совершенстве владеет искусством управления автомобилем, умело готовит его к соревнованиям, обладает хорошей физической закалкой.

Нидаром автомобильный кросс считают школой мастерства вождения в сложных условиях. Здесь проверяются качества, которые нужны шоферу в повседневной работе. Именно поэтому кросс и привлекает с каждым годом все больше и больше приверженцев из числа водителей-профессионалов. Большую пользу приносят эти соревнования и автоза-

водам. Здесь проходят серьезное испытание надежность, ходовые качества машин.

И хотя автокросс менее популярен, чем, скажем, ралли или многоборье, его — будь то первенство страны или традиционная встреча в каком-либо городе — приходят посмотреть тысячи и тысячи болельщиков.

На снимках, которые публикуются на этой странице, запечатлены отдельные моменты спортивной борьбы на трассе соревнований. Наряду с ЗИЛами и ГАЗами, которые неизменно выходят на старт, появилась новинка — машины типа «багги», предназначенные специально для кросса. Как говорят, лиха беда — начало. Нет сомнения в том, что скоро их будет гораздо больше.

Автомобильный кросс получил ныне безоговорочное признание. Он был в программе пятой Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта, входит и в программу предстоящей VI летней Спартакиады народов СССР.



Фото В. Яковлева, В. Виноградова и В. Зуфарова (ТАСС)

из коллекции
«За рулём»

II. ЕрАЗ-762

Колесная формула	4×2
Грузоподъемность, т	1,0
Площадь грузового помещения, м ²	5,4
Погрузочная высота, м	0,65
Вес в снаряженном состоянии, т	1,5
Полный вес, т	2,65
Габарит, м:	
длина	5,06
ширина	1,79
высота	2,06
База, м	2,70
Колеса, м:	
спереди	1,41
сзади	1,42
Дорожный просвет, м	0,205
Радиус поворота (по колею внешнего переднего колеса), м	6,5
Скорость, км/час	110
Расход топлива, л/100 км:	
контрольный	12,0
эксплуатационный	16,0
Путь торможения (со скорости 30 км/час), м	6,0
Двигатель:	
модель	ЗМЗ-21А
число цилиндров	4
рабочий объем, л	2,445
мощность, л. с.	75
число об/мин	4000
Число передач в трансмиссии	3
Главная передача	гипоидные шестерни
Размер шин, дюймы	7,00—15
Тормоза	колодочные
Привод тормозов	гидравлический
Подвеска колес	независимая пружинная спереди и зависимая рессорная сзади
Запас топлива, л	60
Число мест в кабине	2



Автомобиль-фургон для перевозки промышленных и продовольственных товаров по дорогам всех категорий. Эта модель выпускается Ереванским автомобильным заводом с 1967 года. На базе фургона заводом создан рефрижераторный автомобиль ЕрАЗ-762Р.



Фото С. Ветрова